

**OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL**

ÉTAIENT PRÉSENTS: Mme NICOLE BRODEUR, présidente
Mme LUBA SERGE, commissaire
M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire

**LES VOIES D'ACCÈS AU MONT ROYAL
(CAMILLIEN-HOUDE / REMEMBRANCE)**

PREMIÈRE PARTIE

VOLUME 3

Séance tenue le 8 novembre 2018, 19 h
1550, rue Metcalfe
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 8 NOVEMBRE 2018.....	1
MOT DE LA PRÉSIDENTE DE LA COMMISSION	1
MOT DE LA PRÉSIDENTE DE L'OFFICE	6
COMPTE RENDU :	
Mme Élise Naud, OCPM	8
PRÉSENTATIONS DE LA VILLE :	
M. Marc-André Tousignant.....	17
Mme Claudia Villeneuve.....	24
PÉRIODE DE QUESTIONS :	
M. Thomson Jean	30
M. Marc Gaudin.....	35
M. Daniel Chartier	38
M. Raymond Cherrier	44
M. Bernard Brown	46
M. Gilles Labelle.....	50
Mme Claire Durand.....	54
M. Johan Quempkens	62
M. Jean Leduc.....	65
Mme Élisabeth Roux.....	66
Mme Lise St-Denis	69
Mme Pamela Sierra.....	73

M. Renaud Chartier.....	75
M. Richard Lalonde.....	78
M. Silas Michael	84
M. Pierre-Louis Houle	90
Mme Alice Lacoursière	99
Mme Thérèse Boucher	105
M. Jean-Pierre Dejean.....	112
M. Alfred Bernier	118
Mme Marie-Odile Trépanier	122
M. José Dibona	129
Mme Sophie Girouard	133
M. Alberto Martinez.....	137
MOT DE LA FIN	144

AJOURNEMENT

MOT DE LA PRÉSIDENTE

LA PRÉSIDENTE :

5 Mesdames et Messieurs bonsoir. Je vous souhaite la bienvenue à cette séance de relance de la consultation publique portant sur les voies d'accès au mont Royal. La séance va se dérouler en français, mais les gens qui voudraient s'exprimer en anglais peuvent le faire en s'adressant à la commission.

10 The meeting will be conducted in French, but if you wish to ask a question or address the Commission in English, you are welcome to do so.

15 Je me nomme Nicole Brodeur, je suis commissaire à l'Office de consultation publique de Montréal. La présidente de l'Office, madame Dominique Ollivier, m'a confié la présidence de cette commission. Je suis secondée par deux autres commissaires, mes collègues madame Luba Serge à ma droite et monsieur Gaétan Lebeau. La commission est assistée dans ses travaux par madame Élise Nault, qui agit également à titre de secrétaire de la commission et qui est ici à la gauche.

20 À la table d'accueil, permettez-moi de vous présenter Mohamed Ali Yanouri, Laurent Lafontant qui sont là pour vous donner toute l'information disponible sur le déroulement de la consultation. Brunelle-Amélie Bourque est responsable de la logistique. Monsieur Gilles Vézina, attaché de recherche et de documentation à l'Office est la personne que vous devez contacter si vous avez besoin de renseignements supplémentaires.

25 Les coordonnées de l'Office sont indiquées dans le dépliant que vous avez sans doute pris à la table d'accueil.

30 Je tiens aussi à souligner la présence parmi nous de madame Dominique Ollivier, qui est ici à l'avant, et qui vous présentera dans quelques instants, les différentes étapes du processus

de consultation. Je souligne aussi la présence de monsieur Luc Doray qui doit être quelque part ici, mais qui était à l'entrée, qui est derrière qui est le secrétaire général de l'Office.

35 L'assemblée de ce soir est enregistrée, web diffusée et sténographiée. Messieurs Yvon Lamontagne et Jérôme Lafond s'occupent de part et d'autre de la sonorisation et de la Webdiffusion. Madame Cindy Lavertu, qui est ici à droite, assure la transcription sténographique de la soirée.

40 Tout ce qui sera dit au cours de l'audience sera transcrit. Les transcriptions font partie du dossier de documentation disponible à la fois sur le site Internet de l'Office et à nos bureaux mêmes. Les transcriptions seront prêtes dans une semaine environ.

45 Étant donné que la séance d'aujourd'hui est web diffusée sur les réseaux sociaux, je salue également toutes les personnes qui nous regardent et nous écoutent à distance.

50 Quelques mots maintenant sur la consultation publique et le rôle de l'Office. Une consultation est destinée d'abord aux citoyens et aux citoyennes qui ont le droit d'être renseignés sur les projets susceptibles de modifier leur cadre de vie. Ils ont aussi le droit de faire valoir leur opinion dans le but d'éclairer et d'influencer les décisions des élus relativement à ces projets. Les consultations de l'Office doivent être crédibles, transparentes et efficaces.

55 L'Office est régi par la Charte de la Ville de Montréal, mais elle constitue cependant une entité distincte et complètement indépendante. Les commissaires ne sont ni des élus ni des fonctionnaires. Comme toute personne membre d'une commission, mes collègues et moi sommes engagés à respecter le code de déontologie des commissaires. Vous pouvez prendre connaissance de ce Code à la table d'accueil et sur le site Internet de l'Office.

60 Je tiens aussi à insister sur le fait que l'Office de consultation publique de Montréal est un tiers neutre. Il effectue les mandats de consultation qui lui sont donnés en exerçant son indépendance par rapport à l'administration municipale. Le projet pilote qui fait l'objet de la présente consultation est le projet de la Ville de Montréal. L'Office est là pour rassembler de

l'information, recueillir les opinions, les propositions et les suggestions. L'Office produira ensuite un rapport et des recommandations. C'est l'administration municipale qui prendra les décisions par la suite.

65

Pour ce qui est du projet à l'étude, c'est le comité exécutif de la Ville de Montréal qui a mandaté l'Office de consultation publique de Montréal le 14 mars dernier afin de tenir une consultation publique sur les voies d'accès au mont Royal. Le mandat reçu comporte deux volets : le premier volet vise à évaluer le projet pilote de retrait de la circulation de transit pour les véhicules particuliers sur la voie Camillien-Houde et le chemin Remembrance; le deuxième volet pour sa part, vise à établir une vision d'avenir pour les voies d'accès au mont Royal.

70

Le projet pilote, comme vous le savez, s'est déroulé du 2 juin au 31 octobre 2018. Pendant cette période, la circulation de transit pour les véhicules particuliers était interdite sur l'axe Camillien-Houde et Remembrance.

75

La documentation relative au projet pilote a été mise à la disposition du public. Elle peut toujours être consultée au bureau de l'Office et sur son site Internet.

80

Depuis le mois de mai, l'Office a organisé des activités et mis des outils à la disposition des citoyens afin de leur transmettre de l'information, stimuler la réflexion et recueillir les opinions de différentes manières. Il y a eu entre autres deux séances d'information les 10 et 15 mai. Un premier questionnaire en ligne sur les habitudes d'utilisation de l'axe Camillien-Houde Remembrance entre le 30 avril et le 29 juin, une plateforme de consultation en ligne entre le 2 juin et le 15 octobre, un second questionnaire en ligne sur les impressions concernant le projet pilote entre le 1^{er} septembre et le 15 octobre, des interceptions sur place, c'est-à-dire sur la montagne, et un questionnaire à la maison Smith et au chalet de la montagne entre le 22 juin et le 14 octobre 2018, et enfin, sept ateliers créatifs auxquels certains d'entre vous ont possiblement participé, entre le 28 juillet et le 22 septembre.

85

90

Alors, voilà pour ce qui est des différentes activités qui ont eu lieu. Je demanderais, il y a un téléphone qui s'anime quelque part.

95 Quelques mots maintenant pour vous expliquer le déroulement soirée. Dans quelques instants, la présidente de l'Office, madame Ollivier, rappellera les différentes étapes du processus de consultation. Par la suite, la secrétaire de la commission Élise Naud, nous présentera le bilan de la participation de la consultation organisée par l'Office en date d'aujourd'hui. Enfin, les représentants du Bureau du mont Royal de la Ville vous présenteront le bilan des données recueillies pendant le projet pilote.

100 There are English copies of both presentation of the OCPM and of the City, available at the welcome desk.

105 Des exemplaires des deux présentations, celle de l'Office et celle de la Ville sont disponibles à la table d'accueil.

110 Après les présentations, nous ferons une courte pause pendant laquelle vous serez invités vous inscrire à la table d'accueil, si vous désirez poser des questions. Au retour de la pause, j'appellerai les personnes intéressées par ordre d'inscription. Chaque personne inscrite pourra poser deux questions. Je vous demanderais de limiter les préambules à ce qui est indispensable pour comprendre les questions. En procédant de cette manière, on permettra ainsi au plus grand nombre de s'informer sur les données relatives au projet. Puisque le registre restera ouvert jusqu'à 21 h 30, vous aurez la possibilité de vous réinscrire pour poser d'autres questions.

115 Les questions sont adressées toujours à la présidence. Toutes les réponses, qu'elles viennent des représentants de la Ville assis à l'avant ou des personnes-ressources, devront être adressées à la commission. Il en est de même pour les questions qui s'adresseraient à madame Naud concernant les données recueillies lors des consultations effectuées par l'Office même.

120 Par ailleurs, mes collègues et moi pourrons intervenir à tout moment pour obtenir de l'information supplémentaire ou des clarifications. Si une réponse ne pouvait être donnée ce soir elle devra être fournie par écrit, dans les meilleurs délais. Toutes les réponses, comme vous le

125 savez, sont publiques. Elles font partie du dossier de documentation qui est accessible à tous sur le site Internet de l'Office de consultation publique de Montréal.

130 La séance de ce soir a pour objet de permettre aux citoyens et aux citoyennes d'obtenir toute l'information possible sur les données récoltées par la Ville pendant le projet pilote. Ce n'est donc pas le moment d'exprimer son opinion. On est d'abord là pour s'informer. La commission recevra toutes les personnes désireuses de poser des questions sur le projet.

135 Dès demain, vous pourrez envoyer vos mémoires ou vous inscrire pour présenter votre opinion devant la commission. La date limite pour le dépôt des mémoires ainsi que pour les inscriptions est le 22 novembre prochain. Les séances d'audition des opinions débuteront le 28 novembre à 19 h ici même. Deux autres séances sont prévues le 29 novembre en soirée de même que le 30 novembre en après-midi.

140 Dès demain, il vous sera également possible de donner votre opinion en ligne sur le site de l'Office en répondant en 250 mots, c'est un format pré établi, à des questions sur différents thèmes qui vous sont suggérés. Vous pouvez traiter de plusieurs thèmes si vous le souhaitez.

Vous trouverez toutes les informations sur le feuillet d'information disponible à la table d'accueil ainsi que sur le site Web de l'Office.

145 En terminant, j'ai pour tâche de favoriser la participation de tout le monde et de permettre à tous d'obtenir les informations désirées. Pour y arriver, rien de tel qu'un climat sain et courtois. C'est pourquoi nous ne tolérons ni manifestation ou remarque désobligeante, ni propos diffamatoires, ni attitude méprisante.

150 Enfin, sachez que l'Office a l'habitude de prendre des photos et des vidéos pendant la séance pour ses archives ou pour utilisation éventuelle dans ses publications. S'il y en avait parmi vous qui ne veulent pas être photographiés ou filmés, veuillez avertir le personnel de l'Office à la table d'accueil.

155 The OPCM usually takes pictures and makes videos during information sessions and public airings. If you don't want to be photographed or filmed, please inform the Office's employees at the reception desk.

160 Je vous invite à éteindre vos téléphones cellulaires si vous en avez.

Alors, j'invite maintenant la présidente de l'Office, madame Ollivier, à nous rappeler les différentes étapes du processus de consultation. Madame Ollivier.

Mme DOMINIQUE OLLIVIER :

165 Merci beaucoup, Nicole. Bonsoir tout le monde. Good evening everybody. Je suis très contente de voir que vous êtes venus en grand nombre pour continuer à faire l'évaluation du projet pilote sur les voies d'accès au mont Royal.

170 Alors, j'ai comme tâche ce soir de vous rappeler assez rapidement ce qui s'est passé cet été et vous parler un peu de la participation qu'on a eue.

175 En tant que présidente de l'Office, je suis très fière que ce soit une de nos consultations qui ait suscité le plus de participation. Jusqu'ici vous avez été environ 10 000 à donner votre opinion, à nous partager vos impressions, à nous faire des suggestions pour transformer, améliorer, changer le projet pilote et c'est ça qui va servir de base ainsi que les mémoires que vous allez nous envoyer, qui vont servir de base pour pouvoir remplir, comme l'a dit madame Brodeur, les deux volets du mandat. Évaluer du point de vue des citoyens, et j'insiste vraiment, du point de vue des citoyens, parce que ce n'est pas une recherche. C'est vraiment vos impressions et votre évaluation du projet pilote que nous allons compiler et transmettre à
180 l'administration, ainsi que nous faire des propositions sur comment vous voyez les voies d'accès au mont Royal dans le futur.

185 Vous avez ici sur l'écran un peu l'état de la participation. Entre les deux séances
d'information et le premier questionnaire qu'on a rendu disponible, je vous rappelle que le
premier questionnaire avait pour mission de voir quel était l'état actuel de l'utilisation du mont
Royal. Donc, qui étaient les personnes qui l'utilisaient, comment ils y allaient, pourquoi elles y
190 allaient, afin qu'on puisse ensuite comparer avec les autres données qu'on allait tirer. Il y a eu
3 500 personnes qui ont répondu, environ 3 500 personnes qui ont répondu au questionnaire, et
1 000 personnes qui sont venues dans les activités de séance d'information ou qui l'ont regardé
par le biais de la Webdiffusion.

195 Pendant le projet pilote, on a eu une multitude d'activités dont madame Brodeur vous a
fait la nomenclature, pour pouvoir aller chercher vos opinions. Que ce soit des interceptions sur
place ou on a pu rencontrer des gens sur la montagne, les ateliers créatifs où nous sommes
allées à la fois sur la montagne, mais aussi dans les quartiers avoisinants pour que les gens
puissent travailler sur leur vision, sur comment ils voyaient le chemin d'accès au mont Royal. Et
ça, ça a réuni environ 400 personnes en présentiel.

200 Ensuite, dans la plateforme de consultation et le deuxième questionnaire qu'on a eu, il y
a eu plus de 5 000 personnes qui ont participé, 2 000 qui se sont créés des profils sur la
plateforme, qui ont soumis moult arguments, vraiment un très grand nombre d'arguments, pour
ou contre le projet dont Élise va vous parler tout à l'heure. Mais aussi des gens qui une fois le
projet terminé entre le 1^{er} septembre et le 15 octobre, nous ont dit : « Voilà notre impression de la
205 façon dont ça s'est passé cet été. »

210 Finalement, maintenant on est à la dernière étape du projet. On a entendu les gens qui
nous ont dit qu'ils étaient pour, qu'ils étaient contre. On a pu comprendre vos impressions sur le
projet. Il est encore temps de nous en envoyer si vous le désirez. Mais soyez assurés qu'on a
vraiment vu et tenu compte des arguments que vous nous avez donnés jusqu'à présent.

Je pense que ce qui est le plus constructif à cette étape c'est de regarder comment on
peut ensemble définir ce qui est souhaitable, ce qui est acceptable et ce qui est inacceptable.
Alors, dans ce sens-là, les opinions qu'on attend de vous devraient tourner vers l'avenir. Qu'est-

215 ce qui est souhaitable comme avenir pour ce chemin de parc? Qu'est-ce qui est acceptable et qu'est-ce qui est absolument inacceptable? C'est vraiment ce qui est attendu de vous.

Alors, sans plus tarder, je vais demander à Élise de continuer, merci.

220 **Mme ÉLISE NAUD :**

Bonjour tout le monde. Je suis assez heureuse d'être ici pour vous présenter le bilan de la participation jusqu'à maintenant. On a reçu énormément d'information. Donc, ce que je vous présente aujourd'hui c'est vraiment un survol d'une synthèse qu'on a réalisée qui est sur notre site Web depuis cet après-midi que vous allez pouvoir aller consulter pour avoir toutes les informations plus en détail. Mais ce que je vous présente moi, c'est vraiment une synthèse, un survol.

230 Alors, Dominique a fait un survol de la participation déjà, mais en date du 1^{er} novembre, en personne ont participé aux séances d'information ou ont participé aux interceptions qui ont eu lieu sur la montagne ou aux ateliers créatifs 612 personnes. 952 personnes ont visionné les séances d'information sur le Web, donc en direct ou en différé. Il y a 8 906 personnes qui ont répondu à un questionnaire, un des questionnaires ou participé sur la plateforme de consultation, pour un total de 10 470 personnes. Ce qui est un record à l'Office, de participation déjà à ce moment-ci.

240 Juste plus précisément. Donc, le premier questionnaire, Dominique l'a dit, mais c'était un questionnaire qui était préalable. Donc, qui a été mis en ligne avant le projet pilote où on voulait un peu recueillir vos habitudes, comment vous utilisiez l'axe Camillien-Houde et Remembrance. À ce questionnaire-là, vous avez été 3 610 personnes à répondre. Ce qui était un très beau, très beau nombre.

245 Ensuite de ça on a mis en ligne une plateforme où l'objectif de la plateforme était de faire sortir des idées. Donc, de stimuler votre réflexion, faire sortir des alternatives, des variantes, faire sortir des idées finalement. Donc, vous avez été 2 212 personnes à vous créer un profil pour

participer sur cette plateforme-là. La plateforme a été en ligne, elle est toujours en ligne, vous pouvez toujours aller la consulter, mais vous ne pouvez plus y participer. Elle a été fermée le 15 octobre, mais elle a été active du 2 juin au 15 octobre.

250 Ensuite de ça il y a eu deux questionnaires qu'on a appelés « impression sur le projet
pilote », où on vous demandait « comment vous avez vécu le projet pilote ». Le premier qu'on a
appelé « in situ ». Parce que c'est le questionnaire qui a été utilisé par interception donc, en
personne où vous avez pu répondre sur des tablettes qui étaient disponibles au chalet de la
255 montagne ou à la maison Smith. Donc, vous avez été 318 à utiliser cette façon de nous donner
votre impression.

 Ensuite, un questionnaire qui était très, très similaire était mis en ligne. Donc, vous avez
été pour celui-là 3 104 personnes à y répondre. Ce questionnaire-là a été en ligne donc vers la
260 fin du projet pilote, à partir du 31 août jusqu'au 15 octobre.

 Vous allez voir que les résultats de ces différents outils-là sont différents. Parce que les
objectifs des outils étaient différents. Par exemple, la plateforme, comme je vous l'ai dit, visait à
stimuler la réflexion, à vous faire sortir des alternatives, des variantes au projet pilote, à générer
des propositions aussi. Tandis que les questionnaires visaient à comprendre comment vous avez
265 vécu cette situation-là. Donc, le projet pilote.

 Et ça ne s'adressait pas nécessairement aux mêmes types de personnes. Donc, des
gens plus habiles ou moins habiles avec l'Internet, plus habiles avec le type d'outils que sont nos
plateformes de consultation ou de répondre à des questions tout simplement.

270 Une des questions qu'on vous a posées dans les deux questionnaires était :

*« Quel moyen de transport vous avez habituellement utilisé ou vous utilisez
habituellement pour vous rendre sur la montagne et pendant et avant le projet pilote? »*

275

Donc, effectivement, la voiture avant le projet pilote a été le moyen de transport qui est ressorti en forte majorité avec presque 70%. C'est la voiture qui est ressortie encore en majorité pendant le projet pilote avec presque 42%, mais le pourcentage a quand même diminué. À pied et à vélo ont augmenté pendant le projet pilote.

280

Dans le questionnaire sur vos impressions du projet pilote, on vous a posé la question :

« Diriez-vous que le projet pilote interdisant la circulation de transit sur la montagne est une très bonne idée, plutôt une bonne idée, plutôt une mauvaise idée ou une très mauvaise idée? »

285

Et là, les réponses sont différentes si vous avez répondu en ligne ou si vous avez répondu sur la montagne. Donc, dans l'ensemble les participants ont considéré qu'il s'agissait d'une très mauvaise idée. Les résultats varient selon le moyen de transport utilisé.

290

Donc, je vais vous le montrer, vous allez le voir sur la prochaine diapo. Et les réponses aux questionnaires qui ont été posées sur la montagne sont beaucoup plus positives que celles en ligne.

295

Alors, voilà les deux graphiques. À votre gauche c'est le graphique qui représente les réponses données aux questionnaires en ligne, et à votre droite les réponses aux questionnaires sur la montagne. Donc, en ligne, les automobilistes ont considéré que c'était une très mauvaise idée en majorité, et les cyclistes une très bonne idée en majorité.

300

Alors, c'est polarisé entre les moyens de transport. Tandis que si on regarde sur la montagne, bien c'est plus positif. Voilà. Peu importe le moyen de transport.

305

Dans le questionnaire sur les impressions, on vous a aussi, on a mis au jeu des énoncés pour lesquels on vous demandait de répondre de zéro à cinq. En fait, de les noter de zéro à cinq. Zéro étant pas du tout d'accord, cinq étant tout à fait d'accord. Et j'en ai sélectionné quelques-uns pour vous montrer un peu, vous faire un portrait de ce qui est ressorti.

310 Tous ces énoncés-là sont dans le document synthèse, donc que vous pouvez consulter, avec des graphiques qui vous indiquent les pourcentages. Les réponses sont très polarisées. Il y a très peu de réponses entre les deux. Les gens ont répondu ou zéro ou cinq en très, très forte majorité. Donc, des: je ne le sais pas trop ou je suis un peu mitigé, il y en a pratiquement pas.

315 Donc, je vais les passer un par un tout simplement. Les répondants sont tout à fait d'accord et plutôt d'accord à 55% à peu près que le projet pilote réduit le nombre de véhicules sur la montagne. On a mis des énoncés au jeu, vous avez répondu. S'il vous plaît, j'aimerais ça continuer.

LA PRÉSIDENTE :

320 Est-ce qu'on peut laisser les personnes qui nous présentent des résultats, parler, s'il vous plaît. Je comprends que c'est un sujet qui soulève beaucoup d'émotion, mais j'aimerais ça qu'on essaie de les contenir. Merci.

325
Mme ÉLISE NAUD :

330 Alors, le deuxième énoncé. Donc, les répondants ne sont pas du tout d'accord à 48% que le projet pilote améliore la sécurité des différents usagers. Les répondants ne sont pas du tout d'accord à 55% que le projet pilote améliore l'efficacité du transport collectif. Les répondants ne sont pas du tout d'accord et pas d'accord à 56% que les stationnements étaient facilement accessibles pendant le projet pilote. Et tout ça, je vous le rappelle c'est des impressions. Donc, c'est les gens qui chez eux ont répondu.

340 Il en reste trois. Alors, les répondants ne sont pas du tout d'accord et pas d'accord à 53% que le projet pilote améliore la qualité de l'air et l'environnement sonore. Les répondants sont tout à fait d'accord à 62% que le projet pilote rend plus difficile les déplacements sur la montagne entre les différents points d'intérêts. Les répondants sont tout à fait d'accord à presque 68% que le projet pilote a fait augmenter la circulation dans les quartiers autour de la montagne.

Ça, c'était les grandes lignes, les grandes réactions, les grandes lignes du questionnaire sur les impressions du projet pilote.

345 Maintenant, on a organisé sept ateliers créatifs dans six lieux différents. Les ateliers créatifs c'est des discussions en petit groupe autour d'une carte, avec des objets, des crayons et on discute de possiblement des aménagements, de ce qu'on pourrait faire, ce qui pourrait être amélioré, c'est quoi les problèmes, les enjeux de sécurité, de cohabitation, et cetera.

350 Alors, il y a eu deux ateliers sur la montagne, donc pendant l'été. Il y en a eu un, et en septembre il y a eu un dans Ville Marie, un dans Westmount, un dans Côte-des-Neiges, un dans Outremont et un sur le Plateau-Mont-Royal.

355 Alors, qu'ils aient été d'accord ou pas avec le projet pilote, les gens qui ont participé aux ateliers créatifs d'un atelier à l'autre, il y a certaines choses qui sont revenues, qui étaient récurrentes. Donc, c'est ces éléments-là que j'ai mis sur la carte. Donc, Camillien-Houde est la bande jaune-orange, orangée. Donc, le premier élément était de revoir l'aménagement du belvédère Camillien-Houde, ses entrées, ses sorties, tout le monde a considéré qu'il y avait vraiment un enjeu de sécurité là. Et ça, c'était unanime. Il y a eu toutes sortes de propositions qui ont été faites allant du rond-point aux lumières au muret de béton sur toute la longueur de Camillien-Houde. Mais je vous invite à lire la synthèse des ateliers pour avoir toutes ces propositions-là.

365 Ensuite de ça, améliorer la signalisation sur la montagne, mais aussi autour de la montagne. Donc, autour de la montagne pour promouvoir la montagne, pour montrer par où on peut passer, par où on peut accéder à la montagne, peu importe le mode de transport utilisé, que

ce soit à pied, à vélo, ou en transport collectif, en voiture. Et sur la montagne, pour mieux indiquer les sentiers, mieux se diriger sur la montagne. Par exemple, comment passer de la maison Smith au belvédère Camillien-Houde, par exemple, sans utiliser sa voiture.

370

Ensuite de ça, un des éléments qui a été vraiment discuté à fond, je dirais, c'est améliorer le partage de la route par des aménagements physiques. Donc, par partage de la route, les participants mentionnaient généralement les véhicules, les vélos et les piétons. Mais là, encore, il y a eu toutes sortes de propositions pour séparer, pour améliorer le partage de la route.

375

Il y a eu aussi des demandes pour réduire la vitesse de tous par des aménagements. Mais là, les aménagements c'était très, très, très variés encore là.

380

Et l'autre élément c'était de faire la promotion des différents stationnements qui sont sur le pourtour de la montagne. Donc, qui sont déjà là, notamment le stationnement du Royal Victoria, de la Polytechnique, de l'Hôpital Général et d'instaurer un système de navette entre ces stationnements-là et les différents points d'intérêt sur la montagne, pour permettre aux gens d'accéder à la montagne sans nécessairement monter en voiture sur la montagne.

385

Donc, c'est les éléments qui sont revenus d'un atelier à l'autre. Sinon, juste concernant la circulation de transit. Pendant les ateliers créatifs, il y a quatre groupes des sept qui ont indiqué clairement dans les trois priorités de l'atelier, de réouvrir l'axe Camillien-Houde et Remembrance à la circulation de transit.

390

À chaque atelier, à la fin de chaque atelier, les groupes devaient identifier les trois éléments qui pour le groupe étaient les plus importants. Donc, ces quatre groupes-là ont indiqué la réouverture de Camillien-Houde et Remembrance à la circulation de transit. Pour deux autres groupes, il n'y a pas eu de consensus. Donc, dans ces groupes-là il y avait des gens pour, il y avait des gens contre, mais ils ne se sont pas entendus sur une priorité qui allait en ce sens-là.

395

Ils ont plutôt parlé d'aménagement, de partage de la route, d'améliorer la sécurité.

400 Il y a un groupe qui eux étaient en faveur du retrait du transit sur Camillien-Houde et Remembrance, mais encore là, dans ce groupe-là il y avait une personne notamment qui n'était pas d'accord avec la décision du groupe. Donc, c'est vraiment la majorité du groupe, des participants.

405 Il est aussi revenu trois éléments très importants dans chacun des ateliers qui ont été soulevés. Donc, il y a toujours eu des participants qui sont venus souligner le fait que c'était plus calme et plus agréable sur la montagne pendant l'été. Il y en a d'autres qui ont aussi souligné que le projet pilote a compliqué l'accès à la montagne et la circulation entre les différents points d'intérêts. Que l'interdiction de transit dans la forme proposée par le projet pilote n'a pas amélioré la sécurité des différents usagers, et que les problèmes de cohabitation et les comportements dangereux ont continué. Donc ça, c'est aussi trois éléments qui sont revenus d'un atelier à l'autre.

410 La plateforme de consultation. Madame Ollivier a souligné certains éléments, mais l'objectif de la plateforme était vraiment de générer des idées, des propositions alternatives, des variantes et des arguments. Pour la commission, ce qui est le plus intéressant des résultats de la plateforme c'est justement les idées qui ont été déposées.

415 Il y avait 20 propositions sur la plateforme qui étaient tirées de la documentation de la Ville, donc sur le projet pilote. Il y a eu 2 210 profils qui ont été créés, 3 568 votes pour ou contre, 681 arguments pour ou contre les propositions, que ce soit les propositions de la Ville ou les propositions citoyennes, parce qu'il y a eu 103 propositions citoyennes.

420 Le thème qui a reçu le plus d'attention, vous vous y attendez, c'est la circulation de transit. Le deuxième thème a été le partage de la route. La majorité des participants sur la plateforme était en faveur du principe de réduire la circulation de transit sur la montagne. Donc, il y a eu des arguments qui étaient contre le projet comme tel, mais de façon générale, les gens
425 étaient pour l'idée de réduire la circulation de transit.

430 Pour tous les thèmes, la majorité des arguments qu'ils soient pour ou contre étaient constructifs, amenaient des modulations ou des variantes afin de faire évoluer les propositions. Puis il y a certains thèmes donc qui ont reçu moins d'intérêts que d'autres, notamment animation et programmation.

435 Alors, pour ce qui est juste de la circulation de transit sur la plateforme. Il y a eu, juste pour ce thème-là, 46 propositions citoyennes. La majorité des arguments pour et contre comprennent des propositions alternatives et les variantes proposées sont multiples. Là, sincèrement il y en a eu de toutes les sortes.

440 J'ai essayé de vous faire un éventail. Alors, d'un côté vous avez aucun véhicule, renaturalisation du chemin. Mais là, il y a eu une personne qui a proposé ça. À l'autre extrême vous avez transit autorisé pour tous véhicules, ajout de voies de circulation. Encore là, vous avez une personne qui a proposé ça. Et dans le milieu vous avez eu toutes sortes de modulations, des variantes infinies du projet. Donc, il y a eu plus d'une trentaine de modulations du projet pilote qui ont été déposées puis qui incluaient toutes sortes d'éléments, que ce soit des périodes de la journée, des périodes de la semaine, les saisons, hors pointe, en pointe, fin de semaine, semaine, évènements spéciaux, l'hiver, l'été, printemps. Bon, c'est infini. Ce n'est pas infini, mais
445 il y a eu beaucoup, beaucoup, beaucoup de modulations. Merci, Dominique de ramener à l'ordre.

450 Les étapes à venir. Nicole les a identifiées, en a parlé. Dominique en a parlé aussi, mais rapidement. Donc, du 9 au 30 novembre vous allez pouvoir donner votre opinion en ligne. On a sélectionné des thèmes et on vous a posé des questions sur ces thèmes-là. C'est des thèmes sur lesquels on aimerait aller chercher un petit peu plus d'information ou clarifier certaines choses qui sont ressorties, entre autres sur la plateforme et dans les questionnaires. Vous avez 250 mots pour répondre dans le format sur notre site Web.

455 Il y a une date super importante à retenir, c'est le 22 novembre puisque c'est la date limite pour vous inscrire si vous voulez venir présenter une opinion devant les commissaires, mais aussi, si vous voulez déposer un mémoire. Donc, c'est la date limite pour nous envoyer votre mémoire.

460 Les séances d'audition des opinions débutent le 28 novembre et vont se poursuivre, bon
il y a une séance de prévue le 29 novembre au soir également et le 30 novembre en après-midi.
Mais il peut y en avoir d'autres si le besoin est là. Et encore une fois, tous les documents sur
lesquels j'ai basé ma présentation sont sur le site Web de l'Office. Il y a une synthèse des
ateliers créatifs. Il y a une synthèse des questionnaires en ligne et de la plateforme. Vous avez
465 accès aux données brutes des questionnaires. Donc, vous pouvez utiliser ces données-là pour
faire votre propre analyse. Voilà.

Je vous remercie.

LA PRÉSIDENTE :

470 Merci, Madame Naud. J'inviterais maintenant madame Isabelle Girard du bureau du
mont Royal de la Ville de Montréal à nous présenter le bilan des données qui ont été recueillies
durant le projet pilote.

475 **Mme ISABELLE GIRARD :**

Donc, merci, Madame Brodeur. Je vais passer la parole à notre consultant de Cima,
monsieur Marc-André Tousignant pour faire la présentation.

480 **M. MARC-ANDRÉ TOUSIGNANT :**

485 Alors, bonsoir à tous. Merci de votre présence et de votre intérêt pour le projet. Mon nom
est Marc-André Tousignant, je suis ingénieur en circulation depuis une vingtaine d'années,
chargé du suivi du projet pilote chez Cima +.

490 Alors, je vais vous présenter les principaux résultats du suivi et sachez également qu'un rapport sera disponible sur le site de l'OCPM à partir de demain pour plus de détails sur les analyses. Évidemment, en 20 minutes on a le temps de faire un survol, comme madame vient de présenter son survol.

495 Alors, voici ce qu'on va voir ce soir. Tout d'abord le plan de suivi. Un simple rappel. Ensuite, de manière plus approfondie les débits de circulation et de transit des véhicules particuliers sur le mont Royal. On s'attardera ensuite aux chemins alternatifs nord et sud du mont, le transport collectif, les stationnements, la vitesse de circulation des véhicules et des observations sur le terrain. Donc, on a beaucoup de matière. J'espère ne pas vous perdre en chemin. On a essayé d'être concis pour ne pas vous noyer de chiffres, parce qu'on a récolté beaucoup de chiffres.

500 Le plan de suivi. Alors, il y a eu trois collectes principales de données, nécessairement avant le projet pilote pour avoir une base de référence et deux, pendant le projet pilote en juin et en septembre. Et on est à la fin, à la présentation des résultats finaux ce soir.

505 Les objectifs du plan. Et bien, c'est de documenter les bénéfices et impacts de la coupure du transit, de bonifier le projet pilote pendant son implantation, de mettre en lumière des enseignements pour un éventuel projet permanent, comme celui-ci était temporaire, et analyser l'impact sur la qualité de l'expérience des visiteurs du parc du Mont-Royal et des cimetières.

510 Donc pour y arriver, plusieurs revues ont été faites avant et pendant le projet pilote par la Ville, par ses partenaires ou par Cima +.

Donc, voyons maintenant les principaux constats en débutant par l'évolution des débits de circulation.

515 Tout d'abord, il est important de s'attarder à la semaine. Donc, une journée de semaine typique comme un jeudi. Les débits sur 24 heures, sur l'axe qu'on appelle CHR, car Camillien-Houde Remembrance ça peut être un peu long, donc l'axe CHR. C'est celui qui est indiqué en

520 noir et en rouge. La portion rouge évidemment c'est la portion qui est interdite au transit. Au global, si on compte les automobiles, les autobus, les camions, tout ça, tous ces véhicules, donc excluant les vélos. On a une diminution de 75% et plus du volume global de circulation sur l'axe CHR.

525 Évidemment, la diminution est encore plus élevée dans le tronçon restreint, le tronçon central en rouge, mais grosso modo en semaine on parle de 75% de véhicules en moins.

530 Donc, j'espère que vous vous repérez bien. Le franc nord est ici. Donc, on a avenue du Parc, Camillien-Houde, le belvédère serait environ ici, et la voie Camillien-Houde se termine au stationnement de la maison Smith ici. Donc, le tronçon qui est interdit c'est entre les stationnements de la maison Smith et ceux du Lac-aux-Castors. Et le dernier segment c'est le chemin Remembrance qui donne vers la Côte-des-Neiges. Donc ça, c'est pour bien se repérer.

535 Si on regarde heure par heure toujours pour une journée de semaine. On voit, je vais reprendre mon pointeur, on voit les trois pointes avant le projet pilote. Donc, la pointe du matin, pointe du midi et pointe de l'après-midi. Ça, c'est des pointes typiques d'une circulation urbaine si on veut. Alors, que les deux courbes, soit en juin ou en septembre, donc pendant le projet pilote, sont plutôt des courbes qui sont reliées à l'achalandage du mont Royal et non plus à une circulation de transit.

540 **LA PRÉSIDENTE :**

545 Écoutez, je vous demanderais pendant la période... Monsieur, s'il vous plaît, Monsieur. On est dans une soirée d'information. On a tout à l'heure une période où vous pourrez vous exprimer et poser vos questions. Mais pour le moment, j'aimerais qu'on fasse un effort d'écoute de la Ville et des résultats qui nous sont donnés. Alors, il y a plein de temps après pour faire vos commentaires et il y aura trois séances sinon plus à la fin de novembre pour donner vos opinions en bonne et due forme. Merci beaucoup.

M. MARC-ANDRÉ TOUSIGNANT :

550 Moi j'aimerais juste commenter brièvement. C'est qu'il y a beaucoup de ces résultats-là qui sont nécessairement attendus par évidemment le projet pilote. Donc, c'était une des tâches qu'on avait, c'était de documenter les effets du projet pilote. Alors, c'est ce qu'on vous présente. Donc, celle-là va vous faire sursauter également, puisque le projet pilote a permis de supprimer 99% du transit à travers le mont Royal, mais c'était le but.

555 Donc, c'est tout simplement qu'il fallait vérifier si le projet pilote était efficace puisque c'était un projet temporaire, réversible après seulement une nuit, en fait sur une journée on peut tout enlever. Donc, ça consiste en des panneaux, quelques bacs à fleurs. Alors, c'est quand même impressionnant d'avoir un si haut taux de succès avec si peu de moyen, si on peut dire.

560

LA PRÉSIDENTE :

 S'il vous plaît. Monsieur, vous pourriez parler plus fort, mettre le son plus fort. Parlez plus près de votre micro.

565

M. MARC-ANDRÉ TOUSIGNANT :

 D'accord. Donc, on y va comme ça. Donc, au niveau de la fin de semaine, on a des résultats un peu moins drastiques comme baisse. On parle environ 25% de moins de trafic sur l'ensemble de l'axe. Évidemment le taux de diminution est plus fort dans le tronçon, car accès restreint. Donc, on parle de 2 000 véhicules par jour allant jusqu'à 6 400 véhicules par jour en moins.

570

 La fin de semaine on voit que le profil se ressemble. Par contre, il y a un peu moins de trafic. La pointe est un peu moins élevée et le trafic global a diminué. Par contre, en soirée les trois courbes se rejoignent, donc la soirée et la nuit le taux est similaire.

575

Encore une fois, dans le tronçon restreint on a réussi à éliminer 98% du transit. C'est des faits qui ont été constatés.

580

Les chemins alternatifs maintenant. Donc, mis à part l'axe Camillien-Houde Remembrance dont on vient de vous parler, il y a aussi les chemins alternatifs autour du mont Royal qui ont été analysés pour surveiller surtout les pointes de trafic, donc en semaine. Il y a une dizaine d'intersections qui ont été monitorées si on peut dire, tant au sud qu'au nord du mont. Les principaux constats sont à l'effet qu'en juin 2018 l'alternative principale choisie par les usagers a été par le sud. Donc, avenue des Pins et avenue du docteur Penfield. C'est là où on a recensé les hausses les plus importantes de débits. Tandis qu'en septembre, et là, l'alternative s'est plutôt déportée vers le nord, notamment en raison des travaux sur la rue Peel qui sont identifiés ici. Alors, c'est certain que l'utilisateur cherchant toujours le plus court chemin, il s'est retourné vers le nord.

585

590

Qu'est-ce que cet impact-là a eu sur le réseau routier? On est y allé par des simulations et on a monitoré le V sur C, le V sur C c'est l'indice de réserve de capacité d'une intersection à feux. Alors, ce qu'il faut surveiller c'est quand le V sur C dépasse le un. Un, ça veut dire qu'il n'y a plus de réserve et la congestion apparaît.

595

Je ne sais pas si on peut bien voir, mais disons que pour la plupart des intersections, cette première diapo-là porte sur la ration V sur C en comparaison avant versus les relevés de juin. Donc, ce qu'on disait c'est qu'en juin la hausse a été plutôt vue au sud. Et on voit entre autres sur avenue du docteur Penfield la pastille jaune passe à orange. Donc, on s'approche de la capacité, mais aucune intersection selon nos simulations n'a dépassé la capacité.

600

Cette autre diapo-là c'est versus le mois de septembre. Donc, en septembre c'est plutôt le côté nord qui a eu des hausses et là, on voit entre autres ici à Édouard-Montpetit, on atteint la capacité sur Decelles et puis on voit d'autres hausses qui ont été répertoriées surtout en après-midi. Donc, on passe de la pastille jaune à orange. Évidemment le tout est simplifié pour les besoins de la cause et on a les chiffres derrière tout ça.

605

610 Au niveau du transport collectif. C'est plutôt la STM qui a suivi le tout et ils nous ont fait
part de leurs principaux constats, à l'effet que l'amélioration a été globale du service de transport
collectif, entre autres l'amélioration de la ponctualité a été notée la fin de semaine. Il y a eu des
diminutions des trajets normalement longs la fin de semaine, entre autres. Et au quotidien, il y a
eu une augmentation des temps de parcours d'environ une minute et ceci c'est explicable, selon
615 eux, par la réduction de la vitesse. C'est passé de 50 à 40 kilomètres/heure sur le trajet. Et des
nouveaux arrêts, deux nouveaux arrêts ont été implantés, arrêts d'autobus et des panneaux
d'arrêts également.

620 Donc, tout ça a créé un temps un peu plus long pour l'utilisateur au quotidien d'une minute,
par contre, la fin de semaine on a moins de retard dû à la congestion.

625 Impacts du projet pilote sur les deux cimetières. Ici, il y a eu des prises de données aussi
faites sur les accès des deux cimetières qui sont situés sur le mont Royal, donc Notre-Dame-
des-Neiges et Mont-Royal. Et les constats sont à l'effet qu'il y a eu une diminution de
l'accessibilité des deux cimetières. Notre-dame-des-Neiges entre autres, parce qu'il y a un
accès qui est situé dans le tronçon à accès restreint. Donc, qui est visé par l'interdiction de
transit. Et au mont Royal, le cimetière Mont-Royal de son côté c'est plutôt l'accès sud qui donne
sur l'axe Camillien-Houde, qui a vu une baisse de son achalandage journalier.

630 Le corolaire de ça c'est qu'il y a eu une réduction du transit dans le cimetière Mont-Royal,
parce que le cimetière Mont-Royal on a fait les comptages, l'estimation avant le projet pilote et
oui, il y a du transit dans le cimetière, des gens qui passent par là sans s'y destiner. Et donc, ce
transit-là a diminué suite à la mise en place du projet pilote.

635 Au niveau des stationnements. Ces dénombrements-là ont été faits grâce aux données
de stationnement de Montréal, qui ont monitoré toutes les transactions pendant, en fait en
continu, et on a pu comparer l'année 2017 avec l'année 2018 mois par mois. Et là, vous pouvez
constater qu'il y a eu, c'était assez stable en juin, puis ensuite il y a eu des baisses moins onze
ou moins cinq ou moins dix-neuf pour cent dans les mois suivants. Et les hypothèses qui
pourraient expliquer ceci, et bien, peut-être que l'année 2017 est un peu supérieure à la

640 moyenne, puisqu'il y avait le 375^e anniversaire. Sinon on parle de la bonification du transport collectif.

On a vu tout à l'heure des chiffres qui montraient qu'il y avait des gens qui avaient changé de mode, qui ont pris plus le vélo ou plus le transport collectif. Et sinon, aussi, il ne faut
645 pas négliger la perception confuse ou négative du projet pilote qui a pu aussi amener des gens à ne pas se destiner au mont Royal.

Au niveau des vitesses de circulation. Il y a eu des baisses des vitesses moyennes devant le belvédère Camillien-Houde. On a des données du radar, de deux radars éducatifs qui
650 sont situés sur la voie Camillien-Houde, donc le radar ici en face du belvédère, et un autre radar dans la descente. Et c'est seulement ici, celui du belvédère, c'est en face du belvédère, on a vu des baisses de vitesse moyenne, mais dans la descente ça n'a rien changé.

Et en descente, et bien, les vélos circulent à une vitesse quand même plus élevée que
655 celle des autos. C'était quand même intéressant de le noter. Et puis les vitesses des autos en tant que telles et des autobus ne démontrent pas de problématique de vitesse selon nos critères habituels.

Passons maintenant aux observations sur le terrain. Le belvédère Soleil qui est une
660 implantation temporaire liée au projet pilote. Et bien, celui-ci a créé quand même quelques comportements ou problématiques, entre autres on peut les voir en image. Il y a des stationnements de voitures sur les accotements qui ont été observés, des virages en U. Donc, c'est des manoeuvres qui n'avaient pas lieu avant la création de ce pôle d'attraction là, nouveau.

665 Ensuite, des conflits aussi entre les cyclistes et les usagers du transport en commun. On peut voir quelqu'un qui descend ici avec un cycliste qui lui passe. Donc, le belvédère Soleil a amené son lot de comportement.

Observations sur le terrain se poursuit aussi avec la cohabitation et sécurité.
670 Évidemment, ça, c'est un résumé parce que dans le rapport il y a beaucoup plus, de plus amples

675 renseignements, mais notons quand même que le projet pilote n'a pas permis de régler toutes les problématiques tel qu'attendu en fait. Les automobilistes, les cyclistes et les piétons cohabitent encore sur les mêmes axes, des situations conflictuelles ont lieu. Des exemples, le corridor ici, piéton qui a été mis en fonction entre le belvédère Soleil et la maison Smith pour donner accès à pied, peut être utilisé parfois par les vélos.

680 Ensuite, il y a eu des nombreux piétons qui ont été dénombrés entre les deux belvédères. Donc, le belvédère Soleil, temporaire et le Camillien-Houde nécessairement. Ça peut amener, il y a une proximité naturelle d'environ 300 mètres. Donc, ça peut amener des piétons à visiter les deux par la route. Alors, qu'il y a absence de trottoir, de lien piéton. Et on en a dénombré tout près de 300 dans une même journée en septembre.

685 Certains véhicules empruntent aussi la voie inverse pour dépasser les autobus. Et l'image ici plus centrale. Donc, ça, c'est l'arrêt à la maison Smith. Il y a des véhicules qui n'ont pas la patience d'attendre que l'autobus ait terminé son arrêt. Donc, empruntent la voie inverse.

Et aussi, au belvédère bien, je crois que c'était comme ça avant aussi, ce n'est pas vraiment relié au projet pilote, mais des gens entrent par la sortie. Donc, c'est des comportements, des genres de comportements qui peuvent être observés.

690 Ensuite, on poursuit avec la signalisation. La signalisation a été analysée et oui, elle est conforme, mais certainement chargée, occasionnant beaucoup d'hésitation des gens qui s'approchent du tronçon restreint. Et c'est un peu les limites en fait, d'interdire un mouvement de tout droit, en fait, qui est un mouvement très naturel, par seulement des panneaux et quelques bacs à fleurs donc, l'installation d'une chicane. C'était par contre le mandat du projet pilote d'être réversible. Donc, ça fait partie des inconvénients.

695 Ça termine mon survol. Je passe la parole à mes collègues de table pour la suite. Merci.

700 **Mme ISABELLE GIRARD :**

Donc, merci, Monsieur Tousignant. Je vais passer la parole à madame Claudia Villeneuve, architecte paysagiste au bureau du mont Royal.

Mme CLAUDIA VILLENEUVE :

705

Alors bonjour. Tel que monsieur Tousignant vient de le mentionner, moi je vais revenir plus spécifiquement sur les principaux constats que la Ville retient pour le moment, puis je vais conclure en rappelant le processus en cours, d'évaluation globale du projet pilote.

710

Alors, on a regroupé les grands constats sous trois thèmes : la circulation; l'expérience; et la sécurité. Comme le disait monsieur Tousignant, le rapport détaillé de Cima va être disponible sous peu, mais disons que ce rapport et tous ses constats qui en ressortent nous ont permis de faire à ce jour une évaluation préliminaire du projet pilote, que je vais résumer. Et je vais terminer aussi en vous exposant les éléments qui nous manquent afin de pouvoir réaliser l'évaluation finale, complète du projet.

715

Alors, voici les principaux constats reliés à la circulation. Tel que mentionné précédemment, la circulation de transit a été pratiquement éliminée et les débits de circulation ont chuté de façon très importante sur cet axe.

720

Ceci a donc transformé de façon positive l'ambiance du chemin en le rendant plus calme, moins bruyant, davantage en harmonie avec la vocation du parc du Mont-Royal. Vous l'aurez sûrement constaté par vous-même d'ailleurs cet été.

725

Une augmentation variable des débits de circulation a été constatée sur certains chemins alternatifs, comme on l'a vu. Mais ce qu'il faut retenir, c'est que pour la grande majorité des intersections qui ont fait l'objet de comptage, la capacité n'a pas été dépassée.

730

Aussi, on a constaté des contrevenants à la nouvelle signalisation qui était en place et qui interdisait l'accès au tronçon central. Mais le nombre de contrevenants a diminué au fil des mois. En juin, on notait environ 600, 700 contrevenants par jour, tandis qu'en septembre le

735 nombre chutait à environ 300, 400. Une analyse plus poussée a révélé que la grande majorité des contrevenants, en fait, même les deux tiers, n'effectuaient pas de transit. En fait, ils utilisaient le tronçon interdit pour accéder au stationnement du parc de l'autre côté ou pour accéder au cimetière.

740 Concernant le transport collectif. Donc, la ponctualité des deux lignes en place, la 11, la 711 ont été améliorées, notamment la fin de semaine. Pour ces deux mêmes lignes, les temps de parcours anormalement long la fin de semaine ont été éliminés, comme on vient juste de le voir. Et aussi une note concernant les Cyclovias. Il y avait un service de navette qui a été déployé et ce service-là a été très apprécié par les usagers. On sait toutefois qu'ils demeurent des enjeux d'accessibilité à la montagne en raison de l'augmentation du nombre de Cyclovias et de la durée des événements par rapport à l'année dernière.

745 Alors, les graphiques ici qu'on voit, qui ont été d'ailleurs présentés un peu plus tôt, ils nous apparaissent très éloquentes quant à la réduction des débits de véhicules sur l'axe Camillien-Houde Remembrance, autant la semaine que la fin de semaine et sur une grande partie de la journée comme on peut le voir.

750 La colonne de droite expose et compare les débits journaliers avant et pendant le projet pilote sur Camillien-Houde et sur Remembrance. Celle-ci étant devenue, comme vous le savez, deux rues distinctes pendant le projet.

755 Alors ces chiffres démontrent clairement une baisse considérable du nombre de véhicules en circulation. C'était un des objectifs du projet.

760 En termes d'expérience, on a constaté que les quatre lieux aménagés temporairement ont été très fréquentés par les citoyens. Alors, je vous parle ici du Café suspendu, du belvédère Soleil et des deux haltes aménagées aux arrêts d'autobus. À titre d'exemple, durant les fins de semaine de la période estivale, le Café suspendu a accueilli plus de 6 000 visiteurs par jour. Il y avait aussi un programme d'animation qui accompagnait ces aménagements et la plupart des activités organisées au cours de l'été ont connu beaucoup de succès.

765 On a aussi un constat moins positif qui a été évoqué un peu plus tôt à l'effet que l'implantation du belvédère Soleil le long de la voie a engendré quelques comportements dangereux ou illégaux à ses abords, par des visiteurs qui souhaitaient y accéder évidemment. C'est dû au fait qu'aucun réaménagement substantiel de la voie Camillien-Houde a été effectué pour accommoder cette nouvelle attraction qui était temporaire.

770 Concernant les Cyclovias, il y a plus de 1 500 cyclistes, coureurs, marcheurs qui ont participé aux six événements en 2018. À l'automne il y a un peu moins de participants et il y avait un nouveau volet, volet familial qui lui, a été moins fréquenté.

775 Alors, on a des graphiques ici qui montrent l'achalandage journalier du Café suspendu à gauche et du belvédère Soleil à droite. Le Café suspendu pour ceux qui ne le savent peut-être pas, c'était celui qui était situé au belvédère Camillien-Houde. Il a évidemment attiré plus de gens du fait sans doute des services qui étaient offerts et de la facilité d'accès.

780 Le belvédère Soleil, quant à lui, a quand même accueilli durant les mois de juillet et août plus de 600 personnes par jour, en fin de semaine. Et on a relevé que cette fréquentation avait surtout lieu en fin d'après midi et en soirée, notamment pour admirer les couchers de soleil.

785 J'arrive maintenant au constat relié à la sécurité. Il est important de réitérer que la réduction considérable du nombre de véhicules en circulation et la diminution de la vitesse maximale autorisée à 40 kilomètres/heure ont permis de créer un contexte plus favorable à une cohabitation sécuritaire des différents usagers.

790 Comme on a vu plus tôt, on a constaté que la vitesse moyenne des voitures en descente est très près de la limite maximale prescrite, tandis que la vitesse moyenne des vélos est supérieure à celle des véhicules et donc supérieure à la limite autorisée.

De manière générale, on l'a dit encore ici, et on le savait d'ailleurs avant même le début du projet pilote, les interventions réalisées n'ont pas permis de régler tous les problèmes de

795 cohabitation entre les automobilistes, les cyclistes et les piétons. Les conditions de ce projet qui étaient de nature temporaire en termes de budget et d'échéancier ne permettaient pas d'effectuer des aménagements ou des réaménagements substantiels. Ce qui nous laissait certains problèmes de sécurité plus difficile à régler avec de la signalisation et du marquage au sol uniquement.

800 Toutes les données recueillies et analysées à ce jour, dans le cadre du plan de suivi du projet, qui ont mené à ces grands constats et qui sont présentés en détail dans le rapport final de la firme Cima, nous ont permis d'évaluer de manière positive le projet pilote.

805 Alors, la circulation de transit a été pratiquement éliminée, entraînant par le fait même la chute du nombre global de véhicules sur la voie et leur vitesse a été réduite. Tout ça a permis d'accroître la quiétude du chemin et d'améliorer la ponctualité du transport collectif. Les aménagements temporaires quant à eux ont réussi à rendre les lieux un peu plus conviviaux.

810 Évidemment il s'agit d'une évaluation préliminaire qui sera complétée à l'aide des résultats de la présente consultation publique.

815 Afin de procéder à l'évaluation finale et exhaustive du projet pilote, la Ville a élaboré une grille d'évaluation qui comporte plusieurs critères et nombreux indicateurs qui y sont associés. Cette grille d'évaluation a d'ailleurs été déposée sur le site Web de l'OCPM au mois de juillet dernier. Cette grille d'évaluation est découpée selon les quatre grands objectifs du projet. À titre de rappel, ces quatre objectifs sont les suivants :

D'abord, expérimenter le retrait de la circulation de transit pour les véhicules particuliers, de façon à évaluer, à documenter les impacts positifs et négatifs sur différents plans;

820 Deuxièmement, alimenter la réflexion collective sur la vocation et sur la fonction de cet axe en vue d'un éventuel réaménagement;

Troisièmement, révéler aux citoyens le potentiel de ce chemin d'accès au parc en terme d'expérience paysagère et récréative;

Et quatrièmement, jeter les bases d'une cohabitation plus sécuritaire pour les différents usagers de cette voie.

825

Avec les données, les résultats que nous possédons à ce jour, nous sommes en mesure de remplir la première et la dernière partie de la grille d'évaluation qui sont associés aux objectifs 1 et 4 du projet, et qui contiennent des critères plus techniques ou majoritairement quantitatifs, si je peux me permettre.

830

L'évaluation de l'atteinte des objectifs 2 et 3 ne pourra pas être complétée avant d'obtenir les résultats de la consultation publique, qui est toujours en cours comme vous le savez.

835

Alors si on regarde de plus près, pour l'objectif 1 qui était d'expérimenter et documenter le retrait du transit. On a maintenant toutes les données nécessaires pour évaluer les critères associés à la circulation, à la fonctionnalité du concept, au transport en commun, au stationnement et à l'environnement.

840

Pour l'objectif 2 qui est d'alimenter la réflexion collective, l'évaluation repose entièrement sur le rapport à venir de l'OCPM, afin de mieux comprendre le niveau de participation des citoyens et des partenaires à la démarche de l'OCPM et de mieux apprécier évidemment la teneur des commentaires, la qualité, la précision de tous ces commentaires recueillis dans le cadre de la consultation.

845

Concernant l'objectif 3 qui est de révéler le potentiel du chemin. On possède actuellement des données sur la fréquentation et l'utilisation des quatre lieux aménagés temporairement, mais il nous manque les données de l'OCPM pour pouvoir évaluer le critère de l'appréciation de ces lieux.

850

Pour l'objectif 4 qui concerne la cohabitation plus sécuritaire. Nous avons ce qu'il faut pour jauger les trois critères associés, soit les interactions entre les différents usagers, la vitesse de circulation et la réduction globale des volumes de circulation par l'élimination du transit.

855 Et finalement, je terminerais ma présentation en mentionnant que la grille d'évaluation,
une fois qu'elle va être entièrement complétée et approuvée par les instances de la Ville
évidemment, elle sera déposée en ligne toujours sur le même site Web de l'OCPM.

Alors, ça termine pour ma part. Je vous remercie.

860

LA PRÉSIDENTE :

865

Alors, je remercie beaucoup les représentants de la Ville de leur présentation. Et je vous invite à une petite pause au cours de laquelle vous pouvez aller vous inscrire si vous souhaitez poser des questions. On va revenir d'ici une dizaine de minutes. Alors, merci beaucoup.

870

PAUSE ET REPRISE

LA PRÉSIDENTE :

875

Alors, je vous inviterais tous à vous asseoir, s'il vous plaît, pour qu'on puisse commencer avec les questions. Alors, comme je l'ai indiqué en présentation, je vous demanderais de limiter vos préambules pour arriver directement à vos questions.

880

Alors, Monsieur Thomson Jean, s'il vous plaît. Je vous demanderais aussi au moment où vous posez votre question, de dire si la question s'adresse à la Ville ou à l'Office s'il vous plaît.

Bonjour, Monsieur.

M. THOMSON JEAN :

885 Bonsoir, Madame

LA PRÉSIDENTE :

890 Bonsoir plutôt, oui.

895 **M. THOMSON JEAN:**

Alors, écoutez, au départ j'aimerais vous remercier, les commissaires, de nous recevoir ici ce soir. J'aimerais féliciter monsieur Ferrandez qui livre ce combat depuis plus de 10 ans de faire la fermeture des voies d'accès et les voies de transit du mont Royal.

900 **LA PRÉSIDENTE :**

905 S'il vous plaît, la personne qui préside en ce moment par l'Office, à ce que sache c'est la présidente que je suis. Alors, c'est à moi à ramener les personnes qui veulent poser des questions à l'ordre, si on le doit le faire. Alors, j'insiste beaucoup sur le fait que vous en arriviez, que vous limitiez vos préambules ou que vous vous en absteniez si vous pouvez le faire. Si vos questions sont susceptibles d'être présentées sans préambule. Parce qu'il y a beaucoup de gens qui ont demandé à parler...

910 **M. THOMSON JEAN:**

Écoutez, qu'on me donne deux à trois minutes, Madame la commissaire, et je vous assure que tout sera dit. Je n'en rajouterai pas.

LA PRÉSIDENTE :

915

Parfait. Allez-y.

M. THOMSON JEAN:

920

Donc, je voulais quand même féliciter monsieur Ferrandez qui mériterait certainement un job de commissaire aux Nations-Unis, à l'environnement.

LA PRÉSIDENTE :

925

S'il vous plaît, s'il vous plaît.

M. THOMSON JEAN:

930

Malheureusement, on doit dire que l'exercice qui a été conduit sur le mont Royal a été selon moi, cousu de fil blanc. Tout dans la consultation sur la montagne devenait un exercice de propagande pour l'administration Ferrandez ou ses principaux opposants. Alors que les principaux opposants, les automobilistes n'y étaient pas consultés.

935

Alors, l'exercice en tant que tel faisait que...

LA PRÉSIDENTE :

940

Votre question, s'il vous plaît.

M. THOMSON JEAN:

945 J'y arrive. Je vous ai dit, on en sort dans deux minutes, Madame. Comme d'autres, je suis un automobiliste, un automobiliste qui vit toutes sortes de situations aberrantes dans la Ville de Montréal. La construction dans toutes les voies permettant une circulation fluide à Montréal. Et répétition de construction tout pour mettre à bout le conducteur. Avons-nous affaire à la corruption? Avons-nous affaire à une nébuleuse organisation? Quoi qu'il en soit...

950 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Jean, est-ce que je peux vous demander de poser votre question. Vous êtes encore dans les préambules et vos deux minutes sont écoulées en ce moment.

955 **M. THOMSON JEAN:**

Je ne pense pas que les deux minutes étaient écoulées.

LA PRÉSIDENTE :

960 Oui, oui. Allez-y, dépêchez-vous. Hâtez-vous.

M. THOMSON JEAN:

965 Donc, comme je vous dis, tout est fait pour rendre la vie difficile aux automobilistes.

LA PRÉSIDENTE :

Question.

970 **M. THOMSON JEAN:**

Question. Ceux qui veulent nous sauver le monde de nous les méchants automobilistes, comprennent-ils que dans des automobiles il y a des pères de famille, des mères de famille, des travailleurs...

975

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que votre question...

980

M. THOMSON JEAN:

...Des payeurs de taxes.

LA PRÉSIDENTE :

985

Monsieur Jean, je vous arrête et je vais vous demander une chose, très honnêtement, est-ce que vous êtes en train de donner une opinion ou si vous avez une question?

M. THOMSON JEAN:

990

Je pose une question.

LA PRÉSIDENTE :

995

Donc, est-ce que les parents?

M. THOMSON JEAN:

1000

Est-ce qu'on tient compte dans cet exercice, est-ce qu'on tient compte du fait que dans des automobiles il y a des parents, il y a des travailleurs, des payeurs de taxes, des gens qui participent activement à l'économie. Et en quoi la voix des automobilistes est-elle écoutée pour

ce projet pilote et pour tout ce qui concerne la circulation automobile à Montréal. Sommes-nous des citoyens de seconde ordre? Notre voix ne mérite pas d'être écoutée. Somme-nous de... notre voix ne mérite pas d'être écoutée...

1005

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Jean, je vous arrête tout de suite. Votre question s'adresse à qui?

1010

M. THOMSON JEAN:

Bien écoutez, évidemment qu'elle s'adresse essentiellement à l'administration, mais évidemment j'aimerais que les commissaires en tiennent compte.

1015

LA PRÉSIDENTE :

Alors, on tient compte de votre question. Je vous remercie beaucoup.

1020

M. THOMSON JEAN:

Alors, la deuxième question est beaucoup plus courte. Nos biens pensants ont-ils décidé de transporter la compagnie en ville en choisissant de nous créer un monde dont Big Brother serait particulièrement fier, en créant peu à peu un monde où le totalitarisme pourra facilement se faire une place...

1025

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Jean, monsieur Jean, je vous interromps tout de suite, et je vous remercie. Alors, j'appelle maintenant monsieur Marc Gaudin.

1030

M. MARC GAUDIN :

1035

Mon nom est Marc Gaudin, je suis un cycliste, je suis un automobiliste, je suis aussi un résident d'Outremont qui a d'ailleurs été importuné par la fermeture du cimetière Mont-Royal, et non je ne descends pas la côte à 85 kilomètres/heure. Je ne me suis jamais senti en danger dans la côte Camillien-Houde, peut-être à l'exception du top où heureusement la voie d'accotement a été refaite, l'asphalte a été refait.

1040

Je pense qu'on est tous d'accord que le week-end c'est une excellente expérience quelque part, justement l'été entre la fête nationale puis la fête du Travail. Moi je peux vous dire que je demeure pas loin du boulevard Mont-Royal au coin de Pagnuelo puis Duchastel puis il y a eu beaucoup de trafics à partir de septembre. C'est tellement dangereux que je recule ma voiture puis j'ai de la misère à me mettre dans la voie, parce que les véhicules arrivent un après l'autre, ne font pas leur stop, tournent.

1045

LA PRÉSIDENTE :

Votre question?

1050

M. MARC GAUDIN :

J'arrive à ma question, parce que je trouve ça un peu insultant à l'intelligence de dire que le trafic disparaît. Il n'y a rien qui se perd, rien qui se crée. Le trafic s'en va dans d'autres voies comme vous avez dit, puis votre analyse de capacité, bien je la mets en doute.

1055

Ma question c'est: ne pensez-vous pas, puis j'ai posé des questions via Internet, je n'ai jamais eu de réponse, puis dans les journaux, personne ne prend la voix des automobilistes et des résidents.

1060

LA PRÉSIDENTE :

Mais vous, vous en êtes une là. Allez-y.

M. MARC GAUDIN :

1065

Ça fait que ma question c'est: ne pensez-vous pas qu'il serait préférable de fermer que des week-end entre la fête nationale et la fête du Travail, that's it?

LA PRÉSIDENTE :

1070

Madame Girard.

M. MARC GAUDIN :

1075

Et la question se pose aux deux bien entendu.

Mme ISABELLE GIRARD :

1080

Merci pour la question. En fait, le projet pilote avait pour but d'instruire l'avenir. Alors, est-ce que dans le futur, si jamais c'est reconduit, parce qu'on ne le sait pas, on n'a aucune idée de l'enlignement de l'administration. Nous ici, on est là pour mettre en place, l'administration nous a demandé. Est-ce que dans le futur ça pourrait être une option? Ça sera à voir, mais ça ne sera certainement pas décidé par nous ici, ça sera décidé par l'administration.

1085

Mais si vous avez fait part à l'OCPM de votre suggestion, comme certains autres l'ont certainement fait aussi, alors ça sera pris en compte dans le rapport final. Parce que tous les commentaires qui sont à l'OCPM seront pris en compte dans le rapport final d'évaluation du projet.

1090

Est-ce que ça répond à la question?

M. MARC GAUDIN :

1095 Oui. J'aimerais que les deux, en fait, que la présentation soit plus balancée. Parce qu'il y a d'énormes inconvénients à fermer une voie comme Camillien-Houde surtout sur semaine et surtout quand tout le monde est revenu de vacances, puis là, le trafic, le contournement est quand même substantiel. Puis c'est plus dangereux quand ça passe dans des rues comme la Côte-Sainte-Catherine puis le boulevard Mont-Royal que quand ça passe sur Camillien-Houde.

1100 Moi je ne me suis jamais senti en danger comme cycliste.

LA PRÉSIDENTE :

1105 Merci, Monsieur Gaudin. Je vous invite beaucoup à venir au moment où on fera l'audition à mettre votre opinion par écrit ou oralement et à venir nous la présenter à la fin du mois.

M. MARC GAUDIN :

1110 Je l'ai fait par courriel, mais je n'ai jamais eu d'accusé de réception.

LA PRÉSIDENTE :

1115 Ce n'était pas une consultation, comment dire, ce n'était pas une consultation en bonne et due forme comme on à la fin du mois. Merci.

Monsieur Chartier, s'il vous plaît.

M. DANIEL CHARTIER

1120

1125

La page 9 du rapport de monsieur Tousignant. Est-ce qu'il y a moyen de voir la page 9. À la page 9 du rapport de monsieur Tousignant, on voit la fréquentation normale, la fréquentation des véhicules selon les heures. La courbe bleue ça, c'est le week-end, la courbe bleue correspond à la normale et bon, les fins de semaine les courbes... le projet pilote ressemble assez sauf celui du mois de juin qui est un petit peu étrange. Parce que normalement la pointe, la fréquentation de Montréal c'est à trois heures l'après-midi. Tu ne peux pas stationner.

1130

Et là, je voudrais comparer avec la page 6. Si vous pouvez reculer à la page 6. Et là, ça me semble aberrant, c'est-à-dire que la pointe de fréquentation est le soir, elle n'est pas l'après-midi. L'après-midi c'est comme s'il n'y avait presque pas d'utilisateur l'après-midi sur la montagne.

1135

J'aimerais comprendre pourquoi. Est-ce qu'il y a des phénomènes qui pourraient expliquer ça?

LA PRÉSIDENTE :

Alors, votre question porte sur l'écart entre les deux tableaux, c'est ça?

1140

M. DANIEL CHARTIER :

1145

Oui. C'est parce qu'il y a des études de fréquentation dans les années, en 2006 qui avaient été faites, qui montraient que la fréquentation c'est trois heures de l'après-midi qui est le gros pic, et un autre pic en soirée. Mais le pic de l'après-midi ne se reflète pas sur le projet pilote. Conséquemment, est-ce qu'il y a quelque chose dans le projet pilote qui induit un phénomène de dissuasion sur semaine. La fin de semaine ça a l'air à fonctionner normalement, mais la semaine...

1150

LA PRÉSIDENTE :

Il y a un problème.

M. DANIEL CHARTIER :

1155 Est-ce qu'il y a quelqu'un qui a une idée?

LA PRÉSIDENTE :

1160 Madame Girard.

Mme ISABELLE GIRARD :

1165 Je passe la parole à Marc-André, monsieur Tousignant.

M. MARC-ANDRÉ TOUSIGNANT :

1170 Je peux tenter une réponse.

LA PRÉSIDENTE :

Parlez plus fort, s'il vous plaît, ou rapprochez le micro.

1175 **M. MARC-ANDRÉ TOUSIGNANT :**

1180 C'est parce que j'aimerais voir un peu la même chose. Alors, en fait, je crois que la pointe de la soirée, effectivement on la voit un peu plus haute. On est à peu près à 300 véhiculaires, mais quand même on est à 200. Donc, il y a peut-être une centaine de véhiculaire de différence.

1185 Moi, je n'y vois pas tellement une aberration. Est-ce qu'elle pourrait être un peu plus haute l'après-midi. C'est possible que le projet pilote ait induit une légère baisse, mais l'idée de la fin de semaine c'est qu'évidemment, l'après-midi est vraiment une grosse pointe. Donc, je pense que vous avez bien saisi. La soirée est toujours forte. Donc, je pense que sur semaine les gens ont peut-être plus le temps d'y aller en soirée que dans la journée.

M. DANIEL CHARTIER :

1190 O.K.

Mme ISABELLE GIRARD :

1195 Si je peux me permettre aussi, c'est des comptages pour des journées particulières. Alors, on voit c'est le 17 mai, le 20 septembre, le 21 juin. Alors, est-ce que ces journées-là précisément, le temps est-ce qu'il était clément, est-ce qu'il y avait un autre évènement à l'horaire. Alors, on pourrait nommer des facteurs comme ça qui pourraient induire des changements ou des variations de fréquentation.

1200 C'est une quantité sur une journée, un comptage sur une journée.

M. DANIEL CHARTIER :

1205 O.K. Ce qui fait que ça pourrait être la pluie qui a expliqué qu'il y a personne qui est arrivé en après-midi à telle heure?

Mme ISABELLE GIRARD :

1210 Exactement.

M. DANIEL CHARTIER :

Alors, que normalement il y a une pointe?

1215

Mme ISABELLE GIRARD :

Oui.

1220

M. DANIEL CHARTIER :

1225

O.K. Première question. Deuxième, c'est par rapport aux autobus. Là, encore c'est le graphique, on n'a pas de graphique par rapport aux autobus. Bien, on ne l'a pas vu en tout cas. Il n'y a aucune présentation qui a montré les graphiques par rapport aux autobus.

1230

Moi, la question c'est de savoir, on dit qu'il y a une augmentation, mais il n'y a pas de quantification de la fréquentation, puis est-ce que c'est surtout la fin de semaine qu'il y a une augmentation, sur semaine qu'il y a une augmentation? Est-ce qu'on est capable d'avoir les patterns de variation sur semaine et sur fin de semaine?

LA PRÉSIDENTE :

1235

Madame Girard?

Mme ISABELLE GIRARD :

1240

Oui. En fait, toutes ces données-là vous pourrez les retrouver dès demain matin, dans le rapport complet de Cima +. En ce qui a trait à votre question... pas les bus? Non. Attendez un instant.

Mme CLAUDIA VILLENEUVE :

1245

En fait, je vais préciser. Le rapport qui a été fait par la STM est inclus dans le rapport de Cima. Donc, il y a les données plus précises. Oui, il y a des graphiques. Quand on parle de la fréquentation semaine/fin de semaine, d'abord, on n'a pas dit qu'il y avait eu de hausses de fréquentation des autobus. Il y a une amélioration de la ponctualité la fin de semaine puis il y a l'élimination des temps de parcours anormalement long.

1250

Il y a une hausse de fréquentation en 2016, 2017, mais en 2018 la fréquentation du transport collectif est similaire à 2017, à l'année dernière. Il n'y a pas eu comme tel de hausse de fréquentation.

1255

LA PRÉSIDENTE :

S'il vous plaît, est-ce que ces données-là apparaissent dans le rapport de Cima?

1260

Mme ISABELLE GIRARD :

Tout à fait.

LA PRÉSIDENTE :

1265

Alors, vous allez pouvoir les retrouver là. Merci beaucoup.

M. DANIEL CHARTIER :

1270

Merci. C'est parce qu'il n'avait pas été présenté.

Mme ISABELLE GIRARD :

On avait 20 minutes.

1275

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Cherrier.

1280

M. RAYMOND CHERRIER :

Bonjour.

1285

LA PRÉSIDENTE :

Bonjour, Monsieur.

1290

M. RAYMOND CHERRIER :

Ce que j'ai compris ce soir, ce sont les résultats que nous avons obtenus et je vois qu'en grande partie on démontre que la population ou ceux qui ont été sollicités ont indiqué un intérêt de garder la cohabitation dans la voie de circulation.

1295

Par contre, quand on reçoit le rapport de la Ville, les adjectifs qui sont utilisés ne reflètent pas la reconnaissance de cette volonté.

1300

Est-ce que celle-ci va être prise en compte? Est-ce que la volonté même de ce que vous avez présenté va être prise en compte dans l'ouverture de cette rue éventuellement?

LA PRÉSIDENTE :

1305

Écoutez, la raison même pour laquelle la Ville a donné un mandat à l'Office de consultation publique, c'est pour consulter la population. Alors, il était convenu cependant et à la demande même de la commission, que la Ville fournirait un rapport sur les indicateurs de résultats de ce projet-là sous certains angles. Et c'est le rapport que la Ville a fourni.

1310

Alors, d'un côté on a ce rapport-là, et de l'autre côté il y a aussi ce que les citoyens qui sont des usagers ou qui fréquentent la montagne ont à nous dire de leur perception de ce projet pilote.

1315

Alors, c'est ce pourquoi on tient une commission. Alors donc, il va être tenu compte à la fois de ce qui a été dit dans les diverses activités de consultation ou des ateliers qui ont été tenus par l'Office durant les derniers mois et dont madame Naud vous a fait part des résultats tout à l'heure. Plus des opinions qui seront émises durant les journées d'audition de la fin de mois.

M. RAYMOND CHERRIER :

1320

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1325

Ça va?

M. RAYMOND CHERRIER :

1330

Oui. J'ai juste un commentaire, puis une chose que je trouve qui est un peu manqué dans toute cette présentation. C'est qu'on parle du mont Royal puis on dit que le chemin Camillien-Houde et Remembrance divise le parc. Mais en réalité d'un côté c'est... je vis à côté. D'un côté c'est le cimetière qui est très silencieux. Le chemin fait la périphérie du parc qui est réellement d'un côté.

LA PRÉSIDENTE :

1335

S'il vous plaît. Monsieur Cherrier, continuez.

M. RAYMOND CHERRIER :

1340

Donc, en fait, je ne l'ai même pas entendu dire ça, aujourd'hui. Je viens à une présentation de consultation, puis je sais que les gens ont travaillé dessus longtemps. On parle de circulation, on parle de choses qu'on a ajoutées, mais on ne parle pas du chemin lui-même qui est périphérie. De toute façon, c'est ce que je voulais tout simplement qu'on n'oublie pas, c'est un élément important.

1345

LA PRÉSIDENTE :

Oui. Je vous inviterais à consigner votre opinion ou en tout cas à nous en faire part lors des auditions qu'on va tenir sur les opinions à la fin du mois.

1350

M. RAYMOND CHERRIER :

Merci bien.

1355

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup. Monsieur Bernard Brown, s'il vous plaît.

M. BERNARD BROWN :

1360

Merci pour l'opportunité. À l'école secondaire, j'étais Bernard Lebrun, mais dans les cours de français aux États.

LA PRÉSIDENTE :

1365

Merci, Monsieur Lebrun.

M. BERNARD BROWN :

1370

J'ai une question pour monsieur Tousignant. La consultation avec madame Naud a dit qu'il y a une grande préoccupation pour l'augmentation dans le voisinage, au nord et au sud du parc. Et j'étais un peu surpris de voir dans votre rapport que vous avez parlé des intersections, mais vous ne donnez aucune information sur le changement dans le débit du trafic au nord et au sud du parc. Et si on a autour de 10 000 véhicules par jour dans deux mois, c'est peut-être 600 000 véhicules peut-être 400 000 qui sont détournés. Et vous avez indiqué que quatre rues où les détournements se passent.

1375

Est-ce que vous avez mesuré le débit du trafic? Parce que la premier constat le plus important de madame Naud, sur 67% les gens disaient qu'il y a une augmentation du débit de trafic dans le voisinage au nord et au sud.

1380

LA PRÉSIDENTE :

Madame Girard?

1385

Mme ISABELLE GIRARD :

Je passe la parole à monsieur Tousignant.

1390 **M. MARC-ANDRÉ TOUSIGNANT :**

1395 Donc, évidemment on a procédé à des comptages. Donc, avant, pendant, en juin et en septembre. Donc, ces comptages-là nous ont donné effectivement les débits de circulation. Pour les besoins de la présentation de ce soir on les a transformés en V sur C, en indice de congestion. Mais on a aussi les chiffres de base qui sont dans le rapport, effectivement. Intersection par intersection, il y en a une dizaine et puis chaque chiffre est là. Et vous pouvez faire aussi votre propre interprétation. Les tableaux sont présents.

1400 **M. BERNARD BROWN :**

Est-ce qu'il y a eu une augmentation du débit du trafic?

1405 **M. MARC-ANDRÉ TOUSIGNANT :**

Oui, oui. Il y a eu des augmentations. Peut-être on peut revenir à ce qui est... les chemins alternatifs. On cherchait une manière de le représenter. En fait, c'est un peu ce diagramme-là...

1410 **M. BERNARD BROWN :**

Exact.

1415 **M. MARC-ANDRÉ TOUSIGNANT :**

... Où on voit qu'il y a des augmentations. Ça, ce qui apparaît bleu, je crois, en fait ce sont les axes qui subissent des augmentations de trafic.

M. BERNARD BROWN :

1420 Est-ce que vous avez regardé pour les contraventions sur ces axes? Parce que vous avez présenté une réduction de contravention potentielle sur chemin Houde et Remembrance. Mais j'ai rien vu qui dit « est-ce qu'il a une augmentation de méfaits sur les quatre autres axes au nord et au sud? »

1425 **M. MARC-ANDRÉ TOUSIGNANT :**

Non. Non, non. Ça n'a pas été...

M. BERNARD BROWN :

1430 ... Parce que c'est juste balancer dans le constat. Première question.

LA PRÉSIDENTE :

1435 Deuxième question, allez-y.

M. BERNARD BROWN :

1440 Deuxième question, c'est un peu la même chose. Parce que ça concerne la population nord, sud, est et ouest de la montagne, de la montagne, du parc. Est-ce que les regroupements des citoyens qui sont formés depuis très longtemps, dans les régions avoisinants le parc, est-ce qu'ils ont été formellement consultés? Je ne sais pas si ça devrait être pour madame Naud?

LA PRÉSIDENTE :

1445 Oui, allez-y. Alors, la question c'est si les citoyens qui occupent, qui vivent sur le pourtour de la montagne à l'est, aux quatre coins cardinaux, nord, sud, ont été formellement consultés.

M. BERNARD BROWN :

1450

Les regroupements de citoyens. Parce qu'il existe des associations de citoyens dans tous les coins de la municipalité.

Mme ÉLISE NAUD :

1455

On a fait parvenir par Poste Canada des dépliants à des milliers de résidents autour de la montagne. Ça, c'est une première chose. Après ça, on a eu une infolettre à laquelle la plupart des groupes de citoyens et des groupes communautaires se sont inscrits. Donc, normalement ils reçoivent les informations. Et toutes nos informations ont été publicisées très, très régulièrement sur les réseaux sociaux. Il y a eu beaucoup d'articles dans les journaux. Donc, normalement les gens se sont manifestés s'ils n'avaient pas l'information.

1460

M. BERNARD BROWN :

1465

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1470

Ce que je vous dirais, Monsieur Brown, c'est que mon expérience de commissaire et c'est sans doute l'expérience de mes deux collègues. Les groupes de citoyens se manifestent davantage en émettant des documents écrits ou des mémoires au moment de la consultation. Et je suis certaine qu'on va les voir.

M. BERNARD BROWN :

1475

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1480 Merci beaucoup. Monsieur Gilles Labelle, s'il vous plaît.

M. GILLES LABELLE :

1485 Bonsoir. Gilles Labelle, je suis cycliste à l'instar de monsieur Gaudin. Je suis sur Camillien-Houde et Remembrance souvent, très souvent, sinon quotidiennement. Je connais bien l'accès.

1490 C'est une question qui s'adresse à madame Villeneuve concernant la vitesse. Les relevés ont été faits par un radar, un seul en fait, deux, mais un qui souvent ne fonctionnait pas. Mais le principal c'est à la sortie du belvédère Camillien-Houde, c'est ça. Donc, on saisit les voitures qui passent là sur une centaine de mètres.

1495 Mais dans la descente, la vitesse on ne l'a pas testée. On n'a pas mis de radar là pour savoir dans le faux plat en direction de l'avenue du Mont-Royal, on ne sait pas à quelle vitesse les autos descendent.

LA PRÉSIDENTE :

1500 Votre question c'est, est-ce que...

M. GILLES LABELLE :

1505 Bien, c'est parce que la voie Camillien-Houde c'est trois point cinq kilomètres de long. On prend une lecture de vitesse sur à peu près 150 mètres. Et puis là, on dit « le projet pilote a amené une réduction de la vitesse ».

Alors, je ne sais pas comment vous arrivez à cette conclusion-là.

LA PRÉSIDENTE :

1510

Bon alors, question à la Ville. Comment vous avez pris vos mesures puis tiré vos conclusions?

M. MARC-ANDRÉ TOUSIGNANT :

1515

Je vais prendre cette réponse. En fait, il y a deux façons. Ici c'était vraiment très résumé. Le premier constat qui est la baisse des vitesses moyennes devant le belvédère Camillien-Houde ça, ça vient effectivement des données qu'on a ressorties du radar éducatif qui est en face du belvédère. En fait, on a ressorti, juste pour vous corriger, il y a quand même deux radars. Il y en a un en plein milieu de la descente. On le voit sur l'image.

1520

M. GILLES LABELLE :

1525

Oui, à la sortie de la courbe.

M. MARC-ANDRÉ TOUSIGNANT :

C'est ça. Exact. Donc ça, c'est quand même en bonne pente, de mémoire.

1530

M. GILLES LABELLE :

Mais ce n'est pas là la vitesse, c'est dans le faux plat. Je vous parle dans le faux plat. Je vous parle dans le faux plat descendant et dans le faux plat ascendant. Je vous parle également du chemin Remembrance entre le Lac-aux-Castors et puis le chemin de la Côte-des-Neiges. Dans la descente comme dans la montée.

1535

M. MARC-ANDRÉ TOUSIGNANT :

1540 Effectivement. Par observation on a vu que ça roulait très vite dans ce secteur-là.

M. GILLES LABELLE :

1545 Alors, moi je me demande comment on peut arriver à la conclusion de dire que le projet pilote c'est bon, parce qu'on est arrivé à réduire la vitesse des véhicules, quand on mesure cette vitesse-là sur un tronçon de 150 mètres. Alors, que la voie Camillien-Houde Remembrance c'est trois point cinq kilomètres.

LA PRÉSIDENTE :

1550 Et votre expérience, c'est le contraire, c'est ce que vous dites?

M. GILLES LABELLE :

1555 C'est tout à fait le contraire. Et les automobilistes, monsieur Gaudin pourrait m'appuyer là-dessus, les automobilistes font de la vitesse en montant, pas en descendant. Puis ça roule.

LA PRÉSIDENTE :

1560 Alors, est-ce que vous êtes d'accord pour nous écrire là-dessus?

M. GILLES LABELLE :

1565 Je vais présenter un mémoire.

LA PRÉSIDENTE :

Un mémoire, parfait. Merci beaucoup, Monsieur. Est-ce que vous avez une autre question?

1570

Mme ISABELLE GIRARD :

En fait, j'aurais peut-être un point à rajouter pour l'emplacement des radars. Les radars ont été installés pas pour mesurer le projet pilote. On les a utilisés pour mesurer le projet pilote, certains aspects. Mais il faut se rappeler qu'ils ont été installés lors du malheureux décès du cycliste Clément Ouimet par l'Arrondissement Ville Marie. Et comme monsieur Tousignant l'explique, ce sont des radars éducatifs. Donc, c'est pour inciter les gens à ralentir leur vitesse puisque ce sont à des points où il pourrait y avoir des dangers.

1575

1580

Donc, après la courbe et tout de suite à la sortie du belvédère Camillien-Houde. Moi je souhaitais simplement vous rappeler le contexte dans lequel ces radars-là ont été installés.

M. GILLES LABELLE :

Oui, mais si on se fie sur ces radars-là pour dire « oui, le projet pilote a réussi à ralentir la vitesse des automobilistes », ce n'est pas vrai là. Puis moi en tant que cycliste, comme je vous dis, je suis là souvent, j'y étais ce soir même et à l'instar de monsieur Gaudin je ne me suis jamais senti en danger sur la voie Camillien-Houde et de Remembrance parce que les gens qui transitent ne font pas de virage en U puis ils ne s'arrêtent pas. C'est les autres qui sont dangereux, puis ils sont encore là. Puis pendant le projet pilote ces gens-là, on a éliminé tous ceux qui transitaient puis on a laissé tous les autres qui font des virages en U, qui ne transitent pas. On a laissé en fait, c'est les plus dangereux qui ont continué à fréquenter Camillien-Houde Remembrance.

1585

1590

1595

LA PRÉSIDENTE :

Alors, vous nous écrivez ça?

M. GILLES LABELLE :

1600

Oui. Très bien, merci.

LA PRÉSIDENTE :

1605

Merci beaucoup, Monsieur Labelle. Madame Claire Durand, s'il vous plaît.

Mme CLAIRE DURAND :

1610

Bonjour.

LA PRÉSIDENTE :

1615

Bonjour, Madame.

Mme CLAIRE DURAND :

1620

Je suis professeure à l'Université de Montréal, spécialiste de la méthodologie. Je commence en disant que, en vous félicitant, parce que je considère que le questionnaire que j'ai rempli est très, très, très bien fait. J'ai pas trouvé aucune faute. Je pense que vous faites un très, très, bon travail.

LA PRÉSIDENTE :

1625

Venant de votre part et de votre spécialisation, c'est un grand compliment. Parce que je sais ce que vous faites.

Mme CLAIRE DURAND :

1630

Je vous jure que je l'ai trouvé très bon. Maintenant, je fais un préambule pour dire qu'une chose qui m'a préoccupé dans tout ce que j'ai lu, c'est l'absence même du mot « Université de Montréal ». Il y a 20 000 personnes qui tous les jours minimum vont à l'Université de Montréal. C'est juste l'autre bord de la montagne.

1635

Moi je suis absolument, je suis premièrement à la fois une cycliste et une automobiliste. L'été je vais à l'Université de Montréal en bicyclette, quand ce n'est pas complètement bloqué. Parce que cet été c'était bloqué un peu partout.

1640

J'ai perdu mon idée. Je me reprends.

LA PRÉSIDENTE :

1645

Et vous allez arriver à votre question aussi.

Mme CLAIRE DURAND :

1650

Et je vais arriver à ma question. Je voudrais, j'aimerais beaucoup réduire ma consommation, mon utilisation du véhicule. Pour ça, j'ai besoin d'une seule chose, pouvoir prendre le transport en commun pour me rendre à l'Université de Montréal.

1655

Est-ce que vous avez regardé les diverses options qui sont offertes aux gens qui veulent aller à l'Université de Montréal et la congestion de la 51 et du métro qui fait que finalement on ne l'utilise pas.

LA PRÉSIDENTE :

Question.

1660

Mme CLAIRE DURAND :

Ça, c'est la première question.

1665

LA PRÉSIDENTE :

On va répondre à la première question, Madame Durand. Ville de Montréal?

1670

Mme ISABELLE GIRARD :

J'aimerais passer la parole à monsieur Sébastien Gagné de la STM. Donc, monsieur Sébastien Gagné qui est de la STM sera plus à même de répondre.

1675

M. SÉBASTIEN GAGNÉ :

Merci. Je me présente, Sébastien Gagné, je suis conseiller en planification à la STM. J'entends bien votre commentaire, j'en prends note. Je pourrais vous donner ma carte d'affaires si vous voulez à la fin, mais ça ne concerne peut-être pas directement le projet pilote.

1680

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce qu'on pourrait fournir une réponse écrite à madame Durand?

1685

M. SÉBASTIEN GAGNÉ :

Oui. Bien, en fait on peut recevoir le commentaire de madame Durand.

1690

LA PRÉSIDENTE :

Répondre à sa question surtout.

1695

M. SÉBASTIEN GAGNÉ :

Bien sûr.

LA PRÉSIDENTE :

1700

Ça va. Alors, vous recevrez une réponse écrite qui apparaîtra sur le site.

Mme CLAIRE DURAND :

1705

Je vous ajoute comme commentaire que l'an dernier ils ont mis un autobus 711. Je demeure au coin de la rue. Je l'ai vu la dernière semaine de fonctionnement de la 711.

LA PRÉSIDENTE :

1710

Madame Durand, j'aimerais que vous consigniez ça dans un mémoire et que vous posiez une question.

Mme CLAIRE DURAND :

1715

Je vais le faire. Deuxième question. Vous nous avez dit qu'il y a eu une réduction des automobiles. Avez-vous constaté une augmentation du nombre de cyclistes et une augmentation du nombre de piétons?

LA PRÉSIDENTE :

1720

Oui?

Mme ISABELLE GIRARD :

1725

Monsieur Tousignant.

M. MARC-ANDRÉ TOUSIGNANT :

1730

Les données à cet effet ne sont pas très claires.

LA PRÉSIDENTE :

1735

S'il vous plaît. Elles vont être encore moins claires si on n'écoute pas.

M. MARC-ANDRÉ TOUSIGNANT :

1740

On ne peut pas constater. Non. Pour répondre à votre question clairement, on ne peut pas constater une hausse de cycliste et de piéton avec les données recueillies.

Mme CLAIRE DURAND :

1745

Est-ce que vous avez regardé l'impact de l'aménagement du belvédère Camillien-Houde sur la circulation de transit en fait. Parce qu'elle oblige à aller jusqu'au stationnement pour aller au belvédère, et cetera?

Mme ISABELLE GIRARD :

1750 En fait, la configuration provenant de l'est pour se rendre au belvédère Camillien-Houde n'a absolument pas changé d'avant le projet pilote que pendant. Alors, c'est exactement le même moyen d'accès.

Mme CLAIRE DURAND :

1755 O.K. Et donc, je vais finir juste par un commentaire.

LA PRÉSIDENTE :

1760 Rapide.

Mme CLAIRE DURAND :

1765 S'il n'y a pas eu d'impact sur la circulation environnante, c'est parce qu'il n'y avait pas tant d'autos que ça sur le mont Royal. S'il y a beaucoup d'autos sur le mont Royal, il y a nécessairement un impact autour. Ça ne peut pas être...

Mme CLAUDIA VILLENEUVE :

1770 Moi, parce que je sens que cette question-là va peut-être revenir souvent, puis il y a quelqu'un d'autre auparavant l'a mentionné. En fait, on n'a pas dit qu'il n'y avait pas eu d'impact sur les chemins alternatifs.

1775 Il y a eu effectivement des hausses des débits véhiculaires sur certains chemins alternatifs, à certains moments, dépendamment des relevés qu'on a faits. On a constaté aussi

des baisses à certains endroits. Mais que globalement la capacité de ces chemins-là n'avait pas été dépassée. La capacité théorique de ces chemins n'a jamais été dépassée.

1780 Ça ne veut pas dire qu'il n'y avait pas d'impact pour certaines personnes, puis ça ne veut pas dire qu'il n'y avait pas plus de gens sur les chemins. Juste la nuance, là.

Mme CLAIRE DURAND :

1785 Et donc je vais finir par une question très rapide. Avez-vous pensé, est-ce que vous envisagez de mettre des trottoirs et des pistes cyclables?

LA PRÉSIDENTE :

1790 Merci. Alors, mon collègue Gaétan veut poser une question.

LE COMMISSAIRE :

1795 On parle, justement ça tourne autour de ça depuis le début. Mais ça n'a jamais été dit clairement. En tout cas, je ne l'ai pas entendu. Comment vous définissez la capacité, comment vous définissez la capacité?

Mme ISABELLE GIRARD :

1800 Monsieur Tousignant, qui est ingénieur, est plus à même de répondre.

M. MARC-ANDRÉ TOUSIGNANT :

1805 En fait, c'est par simulation. On entre les données de chaque intersection. Donc, le débit, le nombre de voies, la programmation des feux, le temps de vert de chaque approche, et puis le

logiciel nous donne le V sur C, donc la réserve de capacité de chacune des approches. Et ce qu'on a présenté aujourd'hui c'est, ce qu'on retient c'est toujours la pire des approches à une intersection.

1810

Donc, c'est comme ça qu'on peut voir si la pire des approches a une réserve de capacité ou non.

LE COMMISSAIRE :

1815

Dans le document auquel on aura accès demain. Est-ce qu'on aura des précisions un petit peu là-dessus? Parce que la capacité peut ne pas être atteinte, mais avoir augmenté beaucoup et donc déranger aussi le voisinage.

1820

M. MARC-ANDRÉ TOUSIGNANT :

1825

Exact. Oui, oui, dans le rapport il y a des chiffres plus précis.

LE COMMISSAIRE :

Parfait, merci.

1830

M. MARC-ANDRÉ TOUSIGNANT :

Allant de zéro à un.

1835

LA PRÉSIDENTE :

Merci. J'inviterais maintenant, monsieur Johan Quempkens, si je prononce bien.
Bonjour, Monsieur.

1840 **M. JOHAN QUEMPKENS :**

Bonsoir.

1845 **LA PRÉSIDENTE :**

Bonsoir plutôt. Je m'excuse.

1850

M. JOHAN QUEMPKENS :

1855 Ma question est dirigée directement à la Ville de Montréal, la représentante. Il y a eu une diminution de trafic automobile de 9 500 ou 7 500 par jour. Ces personnes-là, n'ont pas été capables d'utiliser la montagne comme transit.

1860

Est-ce que la Ville de Montréal, la façon qu'elle voit les choses, Projet Montréal est les gens qui sont en charge, qui ont conçu ce projet de base. Est-ce qu'ils voient que les gens qui utilisent le mont Royal comme transit, la perception c'est que ces gens-là l'utilisent et en faisant ça ils n'ont pas une appréciation de la montagne, parce qu'ils sont en auto. C'est seulement les gens en bicyclette qui ont le droit d'avoir une appréciation de la montagne. C'est ça que vous dites? C'est ça votre perception? C'est ça ma question.

1865

LA PRÉSIDENTE :

S'il vous plaît. La question que vous posez est-ce que les gens qui circulent en voiture...

1870 **M. JOHAN QUEMPKENS :**

Est-ce qu'ils n'ont pas le droit d'utiliser la montagne en ayant un plaisir de conduire à travers la montagne.

1875 **LA PRÉSIDENTE :**

En même temps qu'ils sont en transit?

1880

M. JOHAN QUEMPKENS :

1885 Est-ce que ça c'est un plaisir qui doit être retiré des citoyens, de 9 500 citoyens par jour de la Ville de Montréal. Est-ce que c'est ça le but, le succès de votre projet? C'est d'enlever ce plaisir à tous ces gens-là. Parce que je fais la bicyclette aussi en passant et j'utilise la petite route en gravier qui est beaucoup plus plaisante pour moi à utiliser en bicyclette.

1890 **LA PRÉSIDENTE :**

1895 Monsieur Quempkens, je n'aimerais pas qu'une altercation entre vous et la Ville. Alors, la question c'est, peut-être de rappeler les objectifs de ce projet-là. Est-ce que parmi les objectifs il y avait comme objectifs de priver les gens qui étaient en transit du plaisir qu'ils avaient, c'est ça, à traverser la montagne.

Mme CLAUDIA VILLENEUVE :

1900 On est très conscient qu'il y a des gens qui traversent la montagne par plaisir. Cependant, sur les 10 000 qui transitaient avant le projet pilote, il est vrai de dire qu'on ne sait pas quelle proportion de ces gens-là transite par plaisir. Mais il y a beaucoup de gens qui transitent pour des raisons utilitaires.

LA PRÉSIDENTE :

1905 S'il vous plaît, s'il vous plaît. La question a été posée par monsieur Quempkens.

Mme ISABELLE GIRARD :

1910 J'aimerais ajouter que votre question semble dirigée beaucoup plus vers les gens de Projet Montréal que vers nous les représentants de la Ville qui avons eu comme...

M. JOHAN QUEMPKENS :

1915 Peut-être, peut-être.

Mme ISABELLE GIRARD:

1920 Donc, on ne se sent pas vraiment à l'aise de pouvoir vous répondre de la pensée des élus envers... Nous on nous a demandé de mettre en place un projet pilote avec des objectifs qui sont clairs, qui vous ont été énoncés. Et de ces objectifs-là il n'y avait pas de retirer le plaisir des usagers. Voilà.

LA PRÉSIDENTE :

1925

Ça va. Merci beaucoup. Alors, je vous inviterais à nous présenter un mémoire sur cette question-là. Monsieur Jean Leduc, s'il vous plaît. Je vous invite à vous assoir.

M. JEAN LEDUC :

1930

Madame Brodeur. Je serai bref. Ça, s'adresse à la Ville de Montréal. Qui a décidé de faire ce projet-là, alors qu'il y avait de la construction sur Sherbrooke, sur Penfield, toutes les rues étaient bloquées. Pour faire deux, trois coins de rue, Madame, ça me prenait une demi-heure. C'est épouvantable. Ils parlent de pas, ah c'était correct ! Bien, vous ne vivez pas là, Monsieur, parce que c'est épouvantable, épouvantable !

1935

LA PRÉSIDENTE :

Alors, la question c'est?

1940

M. JEAN LEDUC :

Bien, c'est ça. Je vous dis mes commentaires. Puis à part de ça, ayez donc une meilleure indication sur l'avenue des Pins pour vous rendre au belvédère. À tout bout de champ les gens arrivent puis disent : « Ah, on voudrait aller... qu'est-ce qu'on fait. » Il n'y a rien, il n'y a rien qui indique où c'est le belvédère.

1945

LA PRÉSIDENTE :

Ça, c'est votre premier commentaire, question?

1950

M. JEAN LEDUC :

1955 Non, ça va aller. Je veux dire, les gens ont pas mal dit ce que je pensais. En disant que :
« Ah, il n'y a pas plus de circulation. » C'était épouvantable, Monsieur. C'est tout.

LA PRÉSIDENTE :

1960 Merci beaucoup. Madame Élisabeth Roux, s'il vous plaît. Bonjour, Madame.

Mme ÉLISABETH ROUX :

1965 Bonjour. Il y a beaucoup de choses à dire. Je vais tâcher d'être concise et de me rendre
à l'essentiel.

LA PRÉSIDENTE :

1970 Votre question, oui.

Mme ÉLISABETH ROUX :

1975 J'ai mes frustrations d'automobiliste, mais je vais tâcher de voir plus large que ça et de
voir la polarisation des opinions. Alors, il y a les cyclistes, les piétons et les véhicules. Vous avez
parlé de simulation. Je peux vous parler de la réalité.

1980 Je prends Côte-des-Neiges et Decelles à tous les jours pendant l'année scolaire. C'est
carrément dangereux et ça ne fournit pas sur Decelles le matin, ça remonte plus haut que le
Rockhill sur Côte-des-Neiges. Il y a juste une voie qui descend Decelles, parce que sinon ça
tourne à gauche sur Queen Mary. C'est l'enfer. Tout le monde est frustré, ça triche, ça monte en
haut par la Polytechnique pour essayer d'éviter.

1985 Comme disait madame tout à l'heure, vous avez dévié le trafic vers l'Université de Montréal, vers le Jewish, vers Sainte-Justine, vers Brébeuf, vers les HEC, puis si c'est l'autre côté, c'est vers McGill puis l'Hôpital Général. C'est plein de monde à pied, plein de monde en vélo. Ce n'est pas plus sécuritaire pour eux.

1990 Les adeptes de vélo descendent Remembrance, ils ne retournent pas. Ils font le tour et descendent Côte-des-Neiges puis avant, je pense qu'ils rentraient dans le cimetière, mais ça ne rentre plus. Alors, ils n'arrêtent pas, ils ne font pas le feu. Il y a des conducteurs frustrés partout parce que ça bloque.

1995 **LA PRÉSIDENTE :**

Madame Roux...

2000 **Mme ÉLISABETH ROUX :**

Oui, j'arrive...

LA PRÉSIDENTE :

2005 ... Votre question?

Mme ÉLISABETH ROUX :

2010 ... Entre le trottoir et nous, il y a des cyclistes puis on ne s'imagine pas qu'ils sont là, parce que je suis contre le trottoir. Je ne regarde pas s'il y a deux personnes qui s'en viennent, qui n'ont pas fait leur lumière, qui sont tout petit sur leur vélo puis qui s'en vont à toute allure.

LA PRÉSIDENTE :

2015

Alors, la question?

Mme ÉLISABETH ROUX :

2020

Tout ça pour dire. Est-ce qu'il n'y aurait pas moyen de faire plaisir aux groupes polarisés et de laisser ça ouvert la semaine, pour les gens qui sont en transit puis qui en ont besoin, et de débloquer les autres artères en le faisant et fermez-le complètement la fin de semaine. Et que les cyclistes se défoulent, qu'il n'y ait pas de voiture, qu'il n'y ait rien. Je ne sais pas, entre six heures le matin puis midi ou toute la journée s'il le faut.

2025

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que je peux vous inviter à nous écrire ça?

2030

Mme ÉLISABETH ROUX :

Avec plaisir. Puis je vais même vous écrire d'autre chose en plus.

2035

LA PRÉSIDENTE :

En plus.

2040

Mme ÉLISABETH ROUX :

Mais là, je vais tâcher de faire plus bref pour ce soir.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup. Madame Lise St-Denis.

2045 **Mme LISE ST-DENIS :**

Bonjour. Je vais revenir sur le sujet que madame la professeure a abordé très rapidement tout à l'heure.

2050 Pourquoi dans l'élaboration de votre projet il n'a pas été question des cyclistes? Oui, de la vitesse, des vélos. Mais j'aurais aimé ça avoir des données sur les cyclistes comme vous en avez donné sur les autos. Comment se fait-il qu'il n'y a rien, rien, rien.

2055 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors votre question c'est, y a-t-il autant, dans le rapport est-ce qu'il y a autant de questions sur les cyclistes, autant de données, je m'excuse, sur les cyclistes que sur les autos?

2060 **Mme LISE ST-DENIS :**

Oui.

2065 **Mme CLAUDIA VILLENEUVE :**

Alors oui, on peut répondre à ça. Dans le rapport détaillé, il y a des données sur les piétons et les cyclistes. Vous comprenez que ce soir c'est un résumé du rapport qui a 135 pages, et comme disait Marc-André plus tôt, les données n'étaient pas tellement concluantes. Donc, on n'a pas présenté ça comme tel. Il n'y a pas tant de variation en fait.

2070 **Mme LISE ST-DENIS :**

Vous passez tout droit.

Mme CLAUDIA VILLENEUVE :

2075

Non, mais il n'y a pas de baisse. Il y a une augmentation à certains moments. Il y a une baisse à certains autres moments. Encore là, c'est des échantillons. Il faut comprendre quand on prend des relevés c'est une journée dans le mois. Donc, la température, il y a un paquet de facteurs qui peuvent faire influencer les comptages en fait.

2080

Mais oui, toutes ces données-là sont exposées dans le rapport.

LA PRÉSIDENTE :

2085

Avez-vous une autre question, Madame?

Mme LISE ST-DENIS :

Oui.

2090

LA PRÉSIDENTE :

2095

Allez-y.

Mme LISE ST-DENIS :

2100

Ma deuxième question c'est un autre sujet complètement. J'aimerais savoir combien ont coûté, avec nos taxes, toutes les installations que vous avez faites sur le chemin de la montagne.

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que la Ville, vous avez des chiffres là-dessus ou si vous nous écrivez ça?

2105

Mme ISABELLE GIRARD :

Non. On a des chiffres, on peut donner un chiffre global.

2110

LA PRÉSIDENTE :

Ce soir?

2115

Mme ISABELLE GIRARD :

Oui. Alors, sur un budget au départ qui avait été alloué d'un million de dollars, finalement, c'est un peu moins de 800 000 \$ qui a été dépensé en incluant les aménagements temporaires, les marquages au sol, la signalisation également tous les...

2120

Mme LISE ST-DENIS :

2125

...Les morceaux bois puis les arbres, on sait pas pourquoi.

Mme ISABELLE GIRARD :

2130

... Les aménagements temporaires comme vous dites et également la consultation avec Cima + pour avoir des données sur le projet.

Mme LISE ST-DENIS :

2135

Bon. La consultation c'est autre chose. Mais les constructions temporaires, ça nous a coûté bien cher.

Mme ISABELLE GIRARD :

2140

C'est inclus dans le 800 000 \$.

Mme LISE ST-DENIS :

Je ne parle pas de la consultation, parce qu'elle est bien faite.

2145

LA PRÉSIDENTE :

Merci, Madame. Madame Pamela Sierra, s'il vous plaît. Bonjour, Madame.

2150

Mme PAMELA SIERRA :

Bonsoir.

LA PRÉSIDENTE :

2155

Bonsoir.

Mme PAMELA SIERRA :

2160

J'ai une question rapide. C'est à savoir dans les consultations, dans les analyses si vous allez considérer aussi les pétitions qui ont été signées dont sur change.org. Parce que j'ai parlé à plusieurs personnes au cours des derniers mois qui se sont plaints de la fermeture de Camillien-Houde. Je leur ai demandé s'ils avaient eu l'opportunité d'aller sur votre site. Ils n'avaient aucune idée de quoi je parlais. Tout le monde m'a répondu, puis ça, je dirais au moins une trentaine de

2165 personnes, ça, juste facilement, des gens que je ne connaissais même pas. Tout le monde me répondait : « Ah oui, mais j'ai signé la pétition. »

Donc, j'ai regardé ce soir la pétition était rendue à 36 500 personnes qui étaient à l'encontre de la fermeture. Et puis le pour était à 8 000 quelque chose.

2170 Donc, est-ce que vous allez considérer ces données-là dans vos analyses?

LA PRÉSIDENTE :

2175 Qu'est-ce que j'allais dire; On n'a pas les pétitions nous sur le site?

Mme ÉLISE NAUD :

2180 Le lien vers les pétitions a été mis dans le dossier de documentation de la consultation. Donc, les deux liens sont sur la page de la consultation.

Mme PAMELA SIERRA :

2185 De ce site-là?

Mme ÉLISE NAUD :

2190 De notre site.

Mme PAMELA SIERRA :

O.K. Mais moi je parle de change.org.

2195 **Mme ÉLISE NAUD :**

Et on a contacté les instigateurs de cette pétition-là pour leur demander de mettre l'information sur notre consultation. On les a contactés. Ils ont mis certaines informations sur le site de la pétition, mais on ne peut pas nous aller mettre quoi que ce soit sur leur site.

2200

Mme PAMELA SIERRA :

Mais ça, je comprends. Mais est-ce que vous allez considérer qu'il y a plus de 36 000 personnes qui sont à l'encontre de la fermeture?

2205

LA PRÉSIDENTE :

On considère, quand une commission fait une consultation puis fait son rapport, elle prend en compte toute l'information dont elle dispose y compris les chiffres de gens.

2210

Mme PAMELA SIERRA :

2215

C'est ça ma question. C'est si ces chiffres-là vont être considérés.

LA PRÉSIDENTE :

Je vous ai donné ma réponse.

2220

Mme PAMELA SIERRA :

Parfait. Je vous remercie.

2225 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Renaud Chartier, s'il vous plaît. Bonjour, Monsieur.

2230 **M. RENAUD CHARTIER :**

Bonsoir. Je vais y aller avec une question directement pour faire changement.

LA PRÉSIDENTE :

2235 Allez-y.

M. RENAUD CHARTIER :

2240 La question s'adresse à monsieur Tousignant. Vous aviez évoqué la baisse d'achalandage des stationnements sur la montagne en 2018 versus 2017. Vous aviez évoqué aussi l'hypothèse du 375^e anniversaire de Montréal pour expliquer peut-être un achalandage plus élevé.

2245 Est-ce que vous avez des données 2015, 2016? Est-ce que vous avez pu aussi recouper ça avec d'autres données de stationnement montréalais à vocation touristique?

Et aussi, est-ce que cet achalandage est mesuré de façon pécuniaire ou par nombre de personnes ou de véhicules?

2250 **M. MARC-ANDRÉ TOUSIGNANT :**

Il y a plusieurs sous-questions. En fait, pour les premières questions. Non, on n'a pas fait de rétrospective avant 2017. Ça serait effectivement une tâche intéressante pour voir un historique sur une plus longue période, c'est vrai.

2255 Ensuite, d'autres stationnements à travers Montréal. Non, ça non plus ça n'a pas été fait. Il y avait une autre sous question?

M. RENAUD CHARTIER :

2260 Ensuite, la façon de mesurer dans le fond l'achalandage.

M. MARC-ANDRÉ TOUSIGNANT :

2265 Ah oui, c'était le nombre de transaction. C'est par nombre de transaction payée aux horodateurs, oui.

M. RENAUD CHARTIER :

2270 O.K.

M. MARC-ANDRÉ TOUSIGNANT :

C'est une compilation qui vient de Stationnement de Montréal, oui.

2275 **M. RENAUD CHARTIER :**

Oui. Je vois. Deuxième question. Bon, je sais que ça a suscité tout un débat au niveau, justement des points, des intersections qui étaient mesurées. Est-ce que vous avez une mesure de la différence de temps de circulation entre avant et après?

2280

M. MARC-ANDRÉ TOUSIGNANT :

2285 Non. Ça, on n'a pas fait de relevé de temps de parcours. Ça aurait été par véhicule flottant. Évidemment, c'est plus long. On ne se le cachera pas. Quand le chemin est plus rapide et fermé, c'est sûr que le détour est plus long. Mais ce n'est pas un indicateur qui apparaissait dans la grille de la Ville.

Peut-être Claudia pourrait...

2290 **Mme CLAUDIA VILLENEUVE :**

2295 En fait, je peux peut-être juste ajouter. Dans l'étude de circulation qui a été faite préalablement au projet pilote en 2017, qui est en ligne aussi. Il y avait des calculs quand même qui auraient été faits. Et on parlait d'une augmentation, dépendamment du chemin choisi, on parlait d'augmentation entre zéro et douze minutes, dépendamment du parcours en question.

Donc ça, ces liens-là, se trouvent dans l'étude de circulation qui était des hypothèses en fait préalable.

2300

M. RENAUD CHARTIER :

Très bien, merci.

2305

LA PRÉSIDENTE :

Ça va?

2310

M. RENAUD CHARTIER :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

2315

Merci, Monsieur. Monsieur Richard Lalonde, s'il vous plaît. Prenez votre temps. Bonsoir, Monsieur.

M. RICHARD LALONDE :

2320

Bonsoir. Je vais faire une brève introduction. Je suis cycliste. Je fais 4 000 kilomètres de vélo par année en transit entre Verdun et le Mile-Ex. Cette année, je n'ai pas pris du tout le chemin de la montagne parce qu'il était fermé au transit. Ce n'est pas mon chemin de prédilection non plus. Je suis aussi automobiliste puis je suis aussi Amis de la Montagne.

2325

Comme Amis de la Montagne, ma première question, est-ce qu'on a parlé de la réduction de l'achalandage à la maison Smith, et cetera, dans vos études?

2330

Mme ISABELLE GIRARD :

2335

En fait, les Amis de la Montagne ne nous ont pas rapporté, à ce jour, une diminution de la fréquentation de la maison Smith. En fait, on n'a pas de données à cet effet-là officielles.

M. RICHARD LALONDE :

2340

O.K. Ma deuxième question. Pourquoi on considère le chemin Camillien-Houde Remembrance comme un chemin de transit quand c'est un chemin qui est en bordure du parc?

Est-ce qu'un chemin en bordure du parc comme Camillien-Houde est moins important qu'un chemin en bordure du parc comme Côte-des-Neiges?

LA PRÉSIDENTE :

2345

Est-ce qu'il y a une différence donc entre ces chemins-là? Du côté de la Ville, la façon dont ils sont traités?

Mme ISABELLE GIRARD :

2350

Bien, déjà une différence, les points cardinaux. Le parc et Côte-des-Neiges sont nord-sud, alors que le seul axe est-ouest qui traverse la montagne, le seul chemin qui traverse réellement la montagne c'est l'axe Remembrance Camillien-Houde.

2355

Alors, il n'y a pas d'autres axes qui traversent littéralement le mont Royal.

M. RICHARD LALONDE :

2360

Qui traverse la montagne, mais pas qui traverse le parc de la montagne.

Mme ISABELLE GIRARD :

Voilà.

2365

M. RICHARD LALONDE :

Parce que le parc de la montagne est en bordure autant de... Je sais qu'on parle plus de nord-est quand on parle de Côte-des-Neiges, mais Côte-des-Neiges donne sur docteur Penfield. Puis cette section-là est à peu près parallèle à la section de Camillien-Houde Remembrance.

2370

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que je peux vous proposer de vous expliquer plus à l'occasion d'un mémoire sur cette question-là?

2375

M. RICHARD LALONDE :

On pourrait, oui.

2380

LA PRÉSIDENTE :

Peut-être avec les Amis de la Montagne.

M. RICHARD LALONDE :

2385

J'avais une troisième question...

LA PRÉSIDENTE :

2390

Allez-y vite sur votre troisième.

M. RICHARD LALONDE :

2395

... Je pense qui n'a pas été prise en compte. C'est quel est l'impact écologique, si ça prend de zéro à douze minutes de plus par automobiliste, si on multiplie ça par x milliers de personnes. Quel est l'impact écologique au niveau de production de CO₂ des automobiles qui font le transit?

LA PRÉSIDENTE :

2400

Est-ce que ça a été mesuré par la Ville?

Mme ISABELLE GIRARD :

2405 Oui. Ça fait partie d'un des éléments de la grille d'évaluation. C'est un calcul théorique. Monsieur Tousignant, je vous invite à m'aider sur cette question-là. Mais c'est un calcul théorique qui est fait pour les émissions de carbone.

2410 J'aimerais par contre rajouter. Simplement aujourd'hui dans la Presse il y a eu un article où des gens influents en environnement ont appuyé le projet dont la fondation David Suzuki et tout ça.

LA PRÉSIDENTE :

2415 Je pense que ça ne répond pas tout à fait à la question.

M. RICHARD LALONDE :

2420 Non. Ça ne répond pas du tout à la question. Parce que j'ai une sous-question...

LA PRÉSIDENTE :

2425 Bien on verra, peut-être qu'eux ils ont mesuré. Ils viendront certainement parler plus tard. Allez-y.

M. MARC-ANDRÉ TOUSIGNANT :

2430 Effectivement, vous avez déduit la bonne chose. Il y a quand même une hausse anticipée, théorique, en fait calculée, des émissions. Donc oui, oui.

M. RICHARD LALONDE :

Puis est-ce que cette hausse-là a été compensée par l'implantation d'arbres dans le parc ou ce genre de chose-là?

2435

Mme CLAUDIA VILLENEUVE :

Évidemment c'est un projet temporaire. Si vous vous intéressez à la question, c'est sûr que je vous invite à lire le chapitre qui porte sur les polluants atmosphériques. Comme on disait tantôt c'est vraiment un calcul théorique qui a été fait ou on a pris l'ensemble des gens qui ont été retirés de Camillien-Houde Remembrance et on les réaffectés sur des chemins évidemment plus longs à une vitesse plus réduite.

2440

Donc, par le fait même oui, ça crée une augmentation des polluants à l'extérieure de la montagne. Évidemment, il y a une diminution sur la montagne elle-même.

2445

En fait, il faut voir que c'est l'effet à court terme. Il faut comprendre que le projet pilote, l'idée c'est d'instruire la suite. C'est une vision d'avenir. L'objectif du projet pilote c'est d'influencer les gens à choisir d'autres moyens de transport, qui à long terme influenceraient la qualité de l'air, pas demain matin évidemment. Parce que les gens n'ont pas nécessairement changé leur mode de fonctionnement parce qu'il y avait un projet pilote. On le sait. On le sait très bien.

2450

LA PRÉSIDENTE :

2455

Ça va?

M. RICHARD LALONDE :

2460 Bien, j'ai une dernière petite question. Est-ce qu'on a mesuré l'impact du transit cycliste qui n'existe plus à cause de ne plus avoir de transit sur Camillien-Houde Remembrance?

Mme ISABELLE GIRARD :

2465 En fait, le transit des cyclistes n'a jamais été interrompu à la zone qui était fermée aux véhicules particuliers seulement. Donc, les vélos pouvaient circuler sans aucun problème.

LA PRÉSIDENTE :

2470 Ça va?

M. RICHARD LALONDE :

2475 En tout cas, ça n'a pas été promu. Ça, je peux dire ça.

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Silas Michael, s'il vous plaît.

2480

M. SILAS MICHAEL :

Bonsoir.

2485

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir, Monsieur.

2490 **M. SILAS MICHAEL :**

I'll speak English, if you don't mind. Hello again, by the way. I'm having trouble with some of the - actually all - the source of the data you presented tonight, how it was used and sincerely, the validity of the numbers. There's two real statistics, numbers that I'm struggling with. The first one was brought up by mister Ferrandez and then, monsieur Tousignant tonight and it is about the Café Suspendu. You said that on the weekends, this Café saw 6000 visitors a day. Now, I took pictures, yes, yes, yes. I took pictures of this café and it has 30 seats. I'm a restaurant owner by trade and that is an average of three minutes per customer in every seat from the minute you open to the minute you close. You are running the most successful restaurant in the city. So, my question to you is: How did you come up with the number of 6000 people at a 30 seat café? Where did this come from? Just explain this to me, please.

2495
2500
LA PRÉSIDENTE :

2505 Monsieur, s'il vous plaît.

2510

Mme CLAUDIA VILLENEUVE :

Je peux parler français? Il y avait les capteurs, there were counters at the entrances. And the... We know that the, they were captng like the entrances in the exits of the people...

2515
M. SILAS MICHAEL :

Vous pouvez me parler en français, ça va.

2520

Mme CLAUDIA VILLENEUVE :

Donc, il y avait des capteurs aux entrées du Café suspendu qui ont été là pendant quatre mois...

2525

M. SILAS MICHAEL :

Ça fait que là, on ne parle pas du Café suspendu. On regarde vraiment... From the lookout, not talking about the Café suspendu. Parce que le Café suspendu il est dans le stationnement...

2530

Mme CLAUDIA VILLENEUVE :

...The 6000, they were about the Café suspendu, not the belvédère Soleil.

2535

M. SILAS MICHAEL :

You're talking about the Café suspendu. So actually, it's the lookout you're talking about. You just took a number and said: all the people who went to that lookout belong to the Café. Where's the number...

2540

LA PRÉSIDENTE :

... Juste bien comprendre. La question de monsieur Silas c'est, est-ce que les prises ont été prises à l'intérieur du café ou bien donc sur toute la surface du belvédère?

2545

Mme CLAUDIA VILLENEUVE :

Il y avait, en fait on avait trois capteurs. Il y en avait un qui était très précisément sur une entrée du café. Les deux autres capteurs étaient directement en face du café.

2550

Donc, oui ça comptabilisait les gens qui étaient directement en face du café, sur le trottoir en face. Donc, ça comptabilisait tous les gens qui étaient autour du café, mais pas le reste du belvédère Camillien-Houde.

2555

M. SILAS MICHAEL :

I'm sorry, but if you present it and you say you have 6000 visitors to the café, that means that something that you built saw 6000 people and that is entirely not true.

2560

Mme CLAUDIA VILLENEUVE :

En fait, on n'a pas dit qu'ils avaient consommé. On n'a pas dit qu'ils avaient consommé au café.

2565

M. SILAS MICHAEL :

The fact is, the fact is you've presented data here that is not accurate.

2570

LA PRÉSIDENTE :

2575

Est-ce que je peux intervenir. Ce que je comprends là, c'est que les 6 000 se sont des personnes qui sont entrés ou qui étaient à l'extérieur et peut-être qu'ils pensaient de rentrer, mais qui ne sont pas...

M. SILAS MICHAEL :

2580

À proximité...

LA PRÉSIDENTE :

2585

... qui pouvaient admirer le café. Mais donc, ce sont des consommateurs à l'intérieur du café.

Mme CLAUDIA VILLENEUVE :

2590

C'est ça. Le 6 000 ne représente pas absolument pas des consommateurs uniques.

M. SILAS MICHAEL :

Ce n'est pas des consommateurs.

2595

LA PRÉSIDENTE :

Ce n'est pas ça.

2600

Mme CLAUDIA VILLENEUVE :

Ce sont des visiteurs qui ont profité de la vue.

2605

M. SILAS MICHAEL :

C'est des personnes alentour du café.

2610 **LA PRÉSIDENTE :**

Deuxième question.

2615 **M. SILAS MICHAEL :**

The other thing that was said by mister Ferrandez which I found incredible that it wasn't in this report had to do with the accidents. He said that in the last ten years, there were 147 accidents on the mountain. And because he said that about this project, I can only assume that it's because it was between June 1st and October 31st on the last ten years. That is an average of three accidents per month during those months, every month, for the last ten years. How come not of this diminution was stated or brought up what so ever. It was so important, How come we didn't talk about this reduction in accidents, at all? It was abandoned. What happened to that number?

2625 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, qu'est-ce qui en est de ce chiffre-là?

2630

Mme ISABELLE GIRARD :

2635 En fait, durant la période du projet pilote, il y a eu, si je me souviens bien, puis je demanderai à madame Marie-Claude Dandeneault de me corriger si je me trompe, qui est commandante au poste de quartier 20.

2640 Il y a eu seulement deux accidents mineurs, des petites collisions matérielles avec aucun problème à qui que ce soit - C'est vraiment du métal - Qui se sont produites durant la période il y en a eu seulement deux.

M. SILAS MICHAEL :

2645 So, am I also led to believe that the 147 accidents that mister Ferrandez talked about were also very minor accidents like that? Because, it feels like he meant this to be something very significant?

Mme CLAUDIA VILLENEUVE :

2650 Les 137 accidents, on parle entre 2013 et 2017. Donc, c'est le total pour les cinq années. Le rapport complet est sur le site de l'OCPM. On a le portrait. Donc, tout le détail des collisions.

M. SILAS MICHAEL :

2655 Are these car accidents or are they people falling down, what are they?

Mme CLAUDIA VILLENEUVE :

2660 Il y a des accidents avec des cyclistes, des piétons, des voitures évidemment, surtout. Et on fait la distinction entre les blessés légers, graves et mortels.

M. SILAS MICHAEL :

2665 That is a tremendous amount of accidents. I'm amazed that all these people don't know about this, that there's that much going on prior to this. Thank you very much. Thank you.

LA PRÉSIDENTE :

2670 Merci, Monsieur Silas. Monsieur Pierre-Louis Houle, s'il vous plaît. Bonjour, Monsieur Houle. Bonsoir plutôt.

M. PIERRE-LOUIS HOULE :

2675 Bonsoir. J'ai deux questions. Une sur l'état de consultation et puis l'autre sur la sécurité.

LA PRÉSIDENTE :

Première question.

2680 **M. PIERRE-LOUIS HOULE :**

2685 La première question porte sur la méthode de consultation. J'habite le quartier Milton Parc ici, proche de l'avenue du Parc, et puis comme madame avant, j'enseigne aussi à l'Université de Montréal. J'ai aussi une fille qui étudie à Polytechnique Montréal. Mais je veux parler aussi en tant que...

2690 Est-ce que les gens, les clients pour ainsi dire du cimetière, des cimetières ont été consultés. Je n'ai vraiment rien entendu. Pour aller visiter mon père qui est enterré là, avant je parlais de l'avenue du Parc et puis je me rendais au cimetière Notre-Dame-des-Neige. Cet été j'ai perdu ma mère qui a été enterrée là aussi. Il y a eu des retards et des problèmes pour les invités de se rendre aux funérailles.

2695 Évidemment, c'est difficile de consulter la clientèle évidemment des personnes éplorées, des proches des cimetières. Dans quelle mesure ont-ils vu leur accès limité ou diminué. Et je parle aussi pour les gens qui viennent de l'ouest, qui veulent aller se recueillir au cimetière Mont-Royal.

LA PRÉSIDENTE :

2700 Alors, je vois deux volets à votre question. La première entre autres on pourrait penser, est-ce que les cimetières ont été consultés, les dirigeants des cimetières à défaut de ne pas consulter chacune des familles dont des êtres chers sont enterrés là.

2705 Et la deuxième question c'est, est-ce que la fréquentation des cimetières a diminué, si j'ai bien compris?

M. PIERRE-LOUIS HOULE :

2710 En fait, c'est toute la même question. Est-ce que cet aspect-là a été pris en compte dans les consultations, la baisse de l'accessibilité ou la fréquentation des cimetières.

Mme ISABELLE GIRARD :

2715 Bien, en fait, dans les résultats présentés par monsieur Tousignant, on voit qu'effectivement il y a eu une certaine baisse pour l'accès au cimetière. Donc ça, dans le rapport ça sera plus détaillé.

2720 Est-ce que les cimetières ont été consultés. Bien entendu, avant le projet. Donc, il y a eu beaucoup de rencontres. C'est d'ailleurs suite à une de ces rencontres-là où il a été décidé que pour l'accès ouest, provenant de l'ouest pour accéder au cimetière Mont-Royal, la voie sud de 9 h à 16 h, ce qui correspondait aux heures d'ouverture de la grille du cimetière Mont-Royal. Donc, les gens pouvaient, pour accéder, il y avait une signalisation d'ailleurs à cet effet-là, leur permettant.

2725 Donc, il y a eu des mesures de mitigation comme ça, qui ont été mises en place suite au début du projet, afin de pouvoir améliorer l'accès, mais oui, il y a eu entrave, une certaine entrave à leur accessibilité. C'est dans le rapport de Cima.

2730 Et maintenant, à savoir est-ce que la fréquentation elle-même des cimetières, ce sont des institutions privées. Donc nous, on n'a pas les chiffres pour le moment à savoir si leur fréquentation à eux a diminué. Ce n'est pas quelque chose que je pourrais répondre.

LA PRÉSIDENTE :

2735 Votre deuxième question.

M. PIERRE-LOUIS HOULE :

2740 Deuxième question porte sur la sécurité. Puisque la sécurité comporte un partage de la route, le partage de la route commence par le respect du code de la sécurité routière. Est-ce qu'on a songé ou est-ce qu'on songera à établir une équivalence pour non seulement les automobilistes, mais pour les cyclistes.

2745 On a quatre, cinq, on vient d'ajouter un panneau d'arrêt en fait. Et puis, force est de constater que bien que les automobilistes ne sont pas toujours sans reproche, les cyclistes brûlent, passent à travers les panneaux d'arrêt de façon, impunément. Sans compter la vitesse en descendant la côte Camillien-Houde à toute vitesse, une côte aveugle et dangereuse.

2750 Avant quand la limite de vitesse était de 50, je me faisais dépasser par les cyclistes allégrement. Maintenant, que c'est 40, encore plus et encore par plus.

A-t-on songé ou va-t-on songer peut-être à installer des bollards pour maintenir...

LA PRÉSIDENTE :

2755 ...Une séparation.

M. PIERRE-LOUIS HOULE :

2760 Une séparation. Vous savez ce que c'est des bollards, c'est comme des petits potelets, comme on trouve à l'approche du pont Victoria sur la Rive-Sud, qui pourraient peut-être sécuriser la cohabitation sans nécessairement être obligé de bloquer l'accès de transit complètement aux automobilistes.

2765 **LA PRÉSIDENTE :**

Avez-vous une réponse à cette question-là.

Mme ISABELLE GIRARD :

2770 Oui. En fait, plusieurs questions ont été posées, que j'ai entendues en fait. Je vais tenter d'y répondre du mieux possible. Mes collègues m'aideront également.

2775 Des bollards il y en avait pour une section piétonne qui partait de la maison Smith jusqu'au belvédère Soleil. Et est-ce que ça a empêché les cyclistes d'aller dans la voie piétonne? Non. On l'a vu. Il y avait une photo et puis voilà.

2780 Donc, est-ce- que c'est le meilleur moyen? Je ne suis pas à même de le dire, mais on peut constater que cet été ça n'a peut-être pas été la solution.

2785 Le projet pilote instruit une vision future. Donc, on apprend des choses avec ce projet-là. On en déduit des choses et la consultation publique qui est menée présentement avec les mémoires qui vont sortir et toutes les suggestions qui vont être faites par les citoyens feront partie du bilan et de l'évaluation du projet pilote.

Alors, si c'est quelque chose que vous, vous trouvez intéressant de faire, oui il y a certainement énormément de propositions très intéressantes dans tout ça. Elles seront prises en compte dans l'évaluation du projet et vont instruire un projet futur.

2790

Dernière chose rapidement. Au niveau du respect de la signalisation routière par tous les véhicules. Un vélo c'est un véhicule. Ils sont normalement tenus de respecter la signalisation au même titre qu'un véhicule. Et je peux vous dire aussi qu'il y a eu des contraventions qui étaient données à des automobilistes bien sûr, mais il y a également eu des contraventions qui ont été données à des cyclistes pour justement ne pas avoir respecté des arrêts obligatoires.

2795

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que je peux poser une sous-question. En proportion de contraventions qui ont été données à des automobilistes et puis des cyclistes, ça ressemble à quoi?

2800

Mme ISABELLE GIRARD :

Alors là, je vais devoir passer la parole à mes collègues policiers, parce que je n'ai pas cette donnée-là. Donc, madame Dandeneault, si vous voulez vous approchez, prendre le micro.

2805

Mme MARIE-CLAUDE DANDENEULT :

2810

Bonsoir, Marie-Claude Dandeneault. Je suis le commandant du poste de quartier 20. Donc, la montagne fait partie de mon secteur de patrouille.

Pour ce qui est des vélos. La proportion n'est pas exacte parce qu'il faut comprendre la difficulté qu'on a quand on mesure. C'est juste qu'il n'y a pas beaucoup d'adresses civiques sur

2815 Remembrance. Alors, des fois le policier peut le donner d'un côté ou de l'autre. Donc, ce n'est pas parfait.

2820 Le chiffre le plus proche c'est 70 à des vélos en mouvement. Et on tourne autour de – attendez, je vais vous le sortir exactement, ne bougez pas. Pour les véhicules on tournait autour de 540 environ pour 70 vélos. On tourne autour de ça. Mais c'est à peu près la proportion de la quantité.

M. PIERRE-LOUIS HOULE :

2825 Est-ce que vous trouvez ça proportionné par rapport au nombre d'infractions au code de la sécurité routière commises sur cette route-là par les automobilistes et les cyclistes? Je constateraï que la plupart des automobilistes font leur arrêt, la plupart des cyclistes ne le font pas et même dépassent les... Est-ce que je me trompe dans mon constat?

2830 **Mme MARIE-CLAUDE DANDENEALT :**

2835 Bien, je ne dirais pas que vous vous trompez. C'est un peu gros peut-être, en disant que la plupart des voitures, je dirais que c'est un peu gros. Par contre, je suis d'accord avec vous, au-delà des 70 qui ont été données, on a quand même fait quatre opérations majeures avec les cyclistes qui n'avaient jamais été faites. On est très, très, très au fait, surtout ce projet-là nous a démontré à nous aussi certains constats.

Donc, je partage quand même votre opinion dans une certaine mesure.

2840 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, une dernière question. Combien, c'est une contravention pour un vélo?

Mme MARIE-CLAUDE LANGLAIS :

2845

Bien, pour un stop c'est environ 150 \$. Il n'y a plus de point depuis que la nouvelle loi...

Mme MARIE-CLAUDE DANDENEULT :

2850

C'est ça. Le prix est très similaire, c'est 150 \$ pour un cycliste. C'est juste qu'il n'y a plus les points. Autrefois on donnait des points en plus. Cependant, on s'est rendu compte avec le temps que plusieurs n'avaient même pas de permis de conduire. Donc, les points étaient un petit peu farfelu dans l'application.

2855

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que je peux vous inviter, Monsieur, à venir nous présenter un mémoire dans lequel vous nous feriez part de vos deux expériences puis particulièrement de votre expérience au cimetière.

2860

M. PIERRE-LOUIS HOULE :

Je vais prendre ça en considération.

2865

LA PRÉSIDENTE :

Oui. Prenez ça en considération.

M. PIERRE-LOUIS HOULE :

2870

Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

2875 Merci. Il n'est pas nécessaire de rédiger, bien que vous en ayez certainement l'expérience. Mais vous pouvez venir le faire oralement. Merci beaucoup. Une question ici de mon collègue.

LE COMMISSAIRE :

2880 À propos du cimetière justement, depuis le début du projet pilote plusieurs personnes se sont plaintes, si je peux utiliser ce mot-là, des embarras qu'ils avaient justement à accéder au cimetière. Puis vous venez de mentionner que vous avez eu plusieurs rencontres au début du projet avec les cimetières.

2885 Est-ce que la Ville, advenant l'hypothèse que la Ville décidait de maintenir la fermeture du transit. Est-ce que vous avez examiné avec les cimetières des possibilités d'éliminer ces obstacles annexés aux cimetières. Est-ce que c'est possible physiquement de le faire puis est-ce que vous en avez déjà discuté avec les cimetières, à votre connaissance?

2890 **Mme CLAUDIA VILLENEUVE :**

En fait, vous parlez plus dans l'avenir, là.

LE COMMISSAIRE :

2895

Oui.

Mme CLAUDIA VILLENEUVE:

2900

C'est sûr qu'on était très conscient qu'on restreignait...

LE COMMISSAIRE :

Non, mais ma question c'est aussi est-ce que c'est possible de le faire?

2905

Mme CLAUDIA VILLENEUVE :

C'est très, très clair que l'accès aux deux cimetières est un enjeu majeur dans le retrait du transit. Dans une version permanente. À ce jour, je ne pourrais pas dire qu'on a trouvé la solution qui réglerait tous les problèmes. Mais c'est très, très clair que ça va être un intransigent important dans la réflexion. Si jamais il y a un projet de retrait de façon plus permanente.

2910

LE COMMISSAIRE :

Donc, quand vous nous dites que la Ville considère que c'est un enjeu majeur d'accéder, de pouvoir accéder plus librement ou librement aux cimetières. C'est ça que vous nous dites?

2915

Mme CLAUDIA VILLENEUVE :

Bien oui, là. Est-ce que je peux parler au nom de l'ensemble de la Ville? Je ne sais pas, peut-être pas là. Mais c'est clair que pour nous comme professionnel c'est un enjeu important.

2920

LE COMMISSAIRE :

O.K. Merci.

2925

LA PRÉSIDENTE :

Madame Alice Lacoursière, s'il vous plaît. Je vous informe que le registre est fermé. Il est 21 h 30, c'est l'heure à laquelle on ferme le registre. Madame Lacoursière, venez. C'est pour les personnes qui désiraient poser d'autres questions et s'inscrire c'est terminé.

2930

Mme ALICE LACOURSIÈRE :

2935

Ah bon.

LA PRÉSIDENTE :

2940

Mais pour toutes celles dont j'ai les noms ici il n'y a pas de problème. Allez-y, Madame.
Bonsoir.

Mme ALICE LACOURSIÈRE :

2945

J'ai failli lever la main et vous demander l'autorisation de passer un commentaire après la question du monsieur qui m'a précédé à propos des cimetières.

2950

Alors, c'est un détail, mais disons que je vais commencer par ça, si vous permettez. J'ai été témoin très souvent pendant l'été de la mauvaise situation pour les cimetières qui était due à l'interruption du transit. Exemple, un matin j'avais rendez-vous avec quelqu'un au cimetière du Mont-Royal, et quand je suis arrivée les gens étaient un peu énervés. C'est qu'ils avaient des funérailles avec beaucoup de gens qui étaient prévues à 11 h du matin. Et ce jour-là, les travaux débutaient pour mettre en place les aménagements prévus pour le projet.

2955

Alors, on avait fermé l'accès au cimetière sans les prévenir. Des gens qui arrivaient de l'extérieur de la Ville. Ils avaient suivi sur leur téléphone probablement, leur GPS, comment se rendre là. Et arrivés, ils devaient faire demi-tour. Mais des gens qui viennent de l'extérieur de la Ville aller leur expliquer comment passer par le chemin de la Forêt, ce n'est pas si évident. Et ça, je leur avais dit : « Mais pourquoi vous ne portez pas des plaintes? »

2960

Mais par la suite, moi je suis une promeneuse solitaire à travers les cimetières et les chemins live du mont Royal. Alors, je connais bien. Et pendant l'été, jusqu'à ce qu'ils ferment par obligation, le cimetière du Mont-Royal était devenu un champ de courses pour les cyclistes, et

2965 c'était extrêmement dangereux. Parce qu'il y a des plateaux qui sont assez élevés dans ce
cimetière-là et là, les cyclistes dévalaient à toute vitesse. Et par la suite, on a mis des petits dos
d'âne, mais ils en profitaient pour faire des wellés.

LA PRÉSIDENTE :

2970 Alors, je vous remercie beaucoup de nous faire part de vos...

Mme ALICE LACOURSIÈRE :

2975 Bien, ça, c'est une sous question. Ma question générale c'est que tout à l'heure j'ai
entendu ingénieur en circulation, paysagiste et j'étais soulagée. Mais je n'ai jamais compris
pourquoi on peut avoir entrepris une expérience semblable, le projet qu'on a fait cet été, sans
avoir une idée de départ, sans avoir consulté justement des ingénieurs en circulation pour leur
demander de formuler des propositions à partir desquelles on pourrait entreprendre des
expériences.

2980 Mais là, à un moment donné dans votre rapport vous dites que les citoyens ont proposé
des choses. Mais allons donc, chacun propose selon ses connaissances et puis ses désirs
immédiats. Mais ce n'est pas comme ça qu'on administre un projet citoyen.

2985

LA PRÉSIDENTE :

2990 Écoutez, il y a une partie de la question auxquelles je laisserai la Ville répondre. Mais en
même temps, comment dire dont. Les citoyens ont une expertise, n'ont peut-être pas une
expertise en construction de route, en aménagement de parc, mais ils ont une expertise de
citoyen et d'utilisateur et de payeurs de taxes. Et à ce titre-là ils ont des choses à dire. Et ils ont à

2995

dire entre autres dans quelle condition ils veulent utiliser le mont Royal et quelles contraintes ils ont.

3000

Et à ce titre-là, je pense que c'est la raison pour laquelle l'Office de consultation publique a été créé, notamment pour permettre aux citoyens de s'exprimer. Parce que sinon, nos villes seraient menées par des ingénieurs, par des architectes, par des aménagements paysagers qui nous organiseraient les choses, comme on dit « by the book » en français. Et nous comme citoyen, ce n'est pas comme ça qu'on veut...

3005

Mme ALICE LACOURSIÈRE :

Ce n'était pas ça ma question.

3010

LA PRÉSIDENTE :

Non? Je m'excuse.

3015

Mme ALICE LACOURSIÈRE :

C'était qu'ils auraient pu formuler des propositions de base. Tandis que si on demande à n'importe qui de répondre sur n'importe quoi, bien c'est le fouillis total. Mais on ne parvient pas à faire émerger.

3020

LA PRÉSIDENTE :

Oui. Mais ce que je peux vous dire c'est qu'on n'est pas rendu au terme dans nos travaux à la commission. Mais ce qu'on a entendu à la fois ce soir ou encore dans ce qu'on a fait

comme consultation en ligne ou encore dans les ateliers, il y a des propositions qui ont de l'allure là-dedans. Il va falloir tout mettre ça ensemble.

3025

Mme ALICE LACOURSIÈRE :

Je n'en doute pas, je n'en doute pas.

3030

Mme ISABELLE GIRARD :

Vous précisez quelque chose de très important. En fait, oui il y a un ingénieur en circulation. Madame est architecte paysagiste, mais le projet au départ, avant qu'il soit mis en place, a été fait par le bureau du Mont-Royal, donc une équipe d'architecte paysagiste concernant l'aménagement, chargée de projet et tout. Mais également avec le service de l'infrastructure, voirie et transport qui eux ont vraiment une panoplie de professionnels de différents acabits qui ont participé à élaborer une foule de scénarios.

3035

Et ces scénarios-là ont été présentés à la Ville, à notre administration, et c'est l'administration qui a fait un choix. Alors, du meilleur scénario on a fait plusieurs différentes modélisations. Ne croyez pas que ça n'a pas été fait. Il y a eu énormément d'heures de mises là-dessus à essayer de soumettre différentes propositions.

3040

Mais le choix ultimement revenait à notre administration et l'administration a fait un choix de ce projet-là qui a été mis en place.

3045

LA PRÉSIDENTE :

3050

Autre question?

Mme ALICE LACOURSIÈRE :

3055 Ma question fondamentale c'était, pourquoi a-t-on décidé de faire ça? Moi j'avais cru
comprendre qu'on voulait favoriser la tranquillité dans le parc du Mont-Royal et que les gens
puissent en profiter plus. Et ce n'est pas du tout ce qui s'est passé. Parce que la diminution de la
circulation a entraîné une diminution de la fréquentation du parc comme tel. Et ce soir, il y a des
3060 gens qui ont parlé d'Outremont, de l'Université de Montréal, de la chose par le bas, dans l'ancien
hôpital Royal Victoria et tout ça.

Mais sauf qu'il y a une dame qui a dit : « On devrait fermer le parc les fins de semaine
pour que là, les cyclistes puissent s'en donner à coeur joie. » Mais je regrette, les fins de
semaine c'est le royaume des familles qui vont sur le parc.

3065

LA PRÉSIDENTE :

Madame Lacoursière, est-ce que je peux vous inviter à nous écrire ça dans un mémoire.

3070

Mme ALICE LACOURSIÈRE :

Oui, bien sûr.

LA PRÉSIDENTE :

3075

Vous allez revenir.

Mme ALICE LACOURSIÈRE :

3080

Mais j'aimerais ça savoir pourquoi on a fait un projet comme ça, mais sans tenir compte
du but. C'est qu'on a l'impression, personne n'a parlé vraiment des amis de la Montagne, sauf ce

3085

monsieur-là, tout à l'heure. Mais les amis de la Montagne ils ont le bistro du Lac-des-Castors, le café de la maison Smith et puis celui du chalet. Et les frais, les profits, ils servent à investir pour l'éducation sur la montagne.

3090

Bien, ces bistros-là ils ont eu une grosse perte de fréquentation l'été dernier, et les gens étaient extrêmement inquiets parce qu'ils ont des fournisseurs, puis les fournisseurs ils n'étaient pas contents non plus. Et voilà.

Mme ISABELLE GIRARD :

En fait, est-ce que je peux me permettre, Madame Brodeur?

3095

LA PRÉSIDENTE :

Allez-y.

3100

Mme ISABELLE GIRARD :

3105

Je vais me permettre une petite réplique rapide. Faire attention à baisse de fréquentation des stationnements de quelques points de pourcentages parfois 11, j'ai vu 15 aussi, il me semble entre 2017, 2018, n'égale pas automatiquement baisse de fréquentation du parc. Les gens accèdent au parc de diverses manières. Il y a 17 entrées pédestres tout le tour du parc, sans compter les cimetières et tout, et tout.

3110

Donc, il faut faire attention pour ne pas faire une coloration directe entre les deux, entre le nombre de transactions au stationnement versus la fréquentation du parc. Alors, je voulais simplement préciser cela.

Mme ALICE LACOURSIÈRE :

3115 Mais moi, c'est une question que je posais aux gens. Je leur disais, puis ce sont eux qui m'ont dit que... puis pas à un seul endroit puis pas une seule fois.

Et pour ce qui est des cyclistes, bien j'ajoute ma voix à celle des autres personnes. Parce que souvent, Vélo Québec entre autres, ils semblent ne pas faire la différence entre le cyclisme de compétition et les promeneurs.

3120 **LA PRÉSIDENTE :**

Parfait. Merci, Madame Lacoursière. Madame Thérèse Boucher. Bonsoir, Madame.

3125 **Mme THÉRÈSE BOUCHER :**

Bonsoir. Alors, ma première question s'adresse plus à la Ville de Montréal. Vous avez appelé la consultation « voies d'accès au mont Royal ».

3130 Il m'apparaît qu'en fait cette consultation concerne seulement la circulation sur Camillien-Houde et Remembrance. Étant donné le titre donné, est-ce que vous accepteriez des opinions concernant d'autres voies d'accès que le CHR?

LA PRÉSIDENTE :

3135 Écoutez, je pense que cette question-là, le titre sur les voies d'accès c'est l'Office qui a donné un titre général, mais je vais laisser madame Naud vous répondre.

Mme ÉLISE NAUD :

3140 Effectivement. C'est l'OCPM qui a décidé du titre de la consultation, parce que le projet pilote sur le retrait de la circulation de transit pour les véhicules particuliers sur l'axe Camillien-Houde et Remembrance était un peu long.

Donc, on a décidé de simplifier le titre et d'être un peu plus général dans le titre de la consultation.

3145

Donc, votre deuxième volet était, est-ce que la commission va accepter des opinions sur autre chose que Camillien-Houde et Remembrance. Est-ce que je comprends?

Mme THÉRÈSE BOUCHER :

3150

Oui.

Mme ÉLISE NAUD :

3155

Et là, je vais laisser Nicole répondre.

LA PRÉSIDENTE :

3160

Oui, effectivement. Parce que dans le mandat que l'Office a reçu de la Ville, je ne l'ai pas sous les yeux, mais il y a un volet qui concerne le transit comme tel, et il y a un autre volet qui concerne aussi une vision d'avenir sur la montagne, sur le mont Royal plutôt, et ça donne place sans doute à votre deuxième question et à votre première question aussi.

3165

Mme THÉRÈSE BOUCHER :

3170

Alors, en fait, je pose la question aussi suite à un constat. Tout cet été, le samedi matin quand je descendais depuis Blueridge jusqu'au centre-ville, je rencontrais de cinq à vingt personnes qui me demandaient comment accéder au parc du Mont-Royal.

3175

C'est que cette année l'escalier Trafalgar était fermé. Il y avait des grillages aussi tout le long du chantier du nouvel accès au parc du Mont-Royal qui allait jusqu'aux résidences sur Cedar. Et plus loin, avec tous les travaux sur la rue Peel, on ne pouvait pas non plus prendre les escaliers qui montaient vers le chalet.

3180

Et donc, il y a beaucoup de personnes, des piétons comme moi qui ne pouvaient plus accéder.

La personne qui a pris la parole juste avant moi, elle m'a donné une occasion extraordinaire de confirmer ce que moi j'ai vu. Effectivement les gens ne peuvent plus rentrer dans le parc du Mont-Royal.

3185

Alors, vos objectifs ont toujours été flous. Je me souviens qu'aux consultations du départ on vous a demandé et redemandé, mais quels sont vos objectifs. Et si vos objectifs sont de favoriser l'accès au mont Royal, il y a peut-être d'autres choses qu'il faut vérifier que juste combien de voitures passent ou non sur Camillien-Houde.

3190

LA PRÉSIDENTE :

Alors ça, c'est une opinion que je vous inviterais à concilier dans un mémoire.

3195

Mme THÉRÈSE BOUCHER :

3200

À écrire. Bien voilà, c'est ça. Alors, ma deuxième question s'adresse à la STM, parce que bien, n'ayant pas de voiture je prends souvent les transports en commun. Et puis en plus comme

j'habite justement tout près de Remembrance, par le 11 c'est facile d'aller jusqu'à la ligne orange quand le 11 passe.

3205 Alors, justement a STM, je voudrais demander. Comment vous avez fait vos calculs, parce que moi c'est à peu près, ce n'est pas beaucoup, c'est à peu près cinq fois que j'ai essayé de prendre l'autobus 11 ou 711. Deux fois, je me suis rabattue sur Côte-des-Neiges, parce que l'autobus ne passait pas, c'était samedi ou dimanche matin. La deuxième fois, j'avais pourtant bien vérifié quelques minutes avant pour être sûr que l'autobus passait ce matin-là. Parce que
3210 c'est vrai que la première fois il y avait je ne sais plus trop quel évènement. Et quand je suis arrivée sur Roslyn , il y avait un panneau disant qu'il n'y avait pas de bus.

 La deuxième fois j'ai attendu 50 minutes, j'avais froid comme tout. C'était il y a, je crois, 15 jours. Et puis non seulement ça, alors là, j'ai retrouvé la date pendant que j'attendais mon
3215 tour. Le dimanche 16 septembre à midi nous étions au chalet avec mon petit-fils qui va bientôt avoir cinq ans, et nous voulions descendre par les escaliers pour aller à un rendez-vous à 13 h 30 au musée des hospitalières pour visiter leur jardin. Et bien, figurez-vous que non seulement ces escaliers étaient fermés. On est allé prendre l'autobus sur Camillien-Houde ou les aménagements n'étaient absolument pas sécuritaires. Et ça, j'ai d'ailleurs fait une intervention à
3220 ce propos.

LA PRÉSIDENTE :

Votre question?

3225

Mme THÉRÈSE BOUCHER :

3230 Et bref, au bout de 20 minutes un autobus est arrivé, nous a fait passer par chemin Côte-Sainte-Catherine, et cetera. On a pris une heure et demie pour descendre.

LA PRÉSIDENTE :

3235 Madame Boucher...

Mme THÉRÈSE BOUCHER :

3240 Donc, la question c'est comment... parce que vous nous avez répété trois fois dans votre présentation que la STM cette année était très à l'heure. Et sur cinq expériences...

LA PRÉSIDENTE :

3245 Vous avez eu cinq expériences négatives?

Mme THÉRÈSE BOUCHER :

Non. J'en ai eu deux positives.

3250 **LA PRÉSIDENTE :**

Et trois négatives. Et votre question, qu'est-ce que c'est votre question?

3255

Mme THÉRÈSE BOUCHER :

3260 Alors, c'est ça. C'est comment avez-vous collecté les données pour... parce qu'il y a un problème, il y a vraiment...

M. SÉBASTIEN GAGNÉ :

3265 Votre question en fait, c'est comment on mesure la ponctualité?

Mme THÉRÈSE BOUCHER :

3270 Oui.

M. SÉBASTIEN GAGNÉ :

3275 Voilà. Alors, la ponctualité est mesurée quand un bus se présente, quand un bus est à l'heure, quand le bus se présente à l'arrêt à l'heure requise, moins d'une minute d'avance et moins de trois minutes de retard.

3280 Maintenant, ce qui a été dit par monsieur Tousignant dans son rapport et ça sera dans sur le site de l'OCPM, nos résultats seront là. Ce qu'on a dit c'est que la ponctualité s'est améliorée, mais elle n'est pas resplendissante sur la montagne. Donc, elle s'est améliorée. Si je me souviens bien, on passe, on est à environ à 60%. Donc, ce n'est pas exceptionnel, je vous l'accorde.

3285 Mais il y arrive des problèmes tout à fait comme vous avez dit, de retard. En fait, je ne sais pas dans quelle mesure, je pourrais vérifier le 16 septembre, mais les cyclovias ont perturbé la circulation des bus sur la montagne. C'est peut-être pour ça qu'il y avait un panneau, comme vous dites, qui vous a occasionné un détour vers Côte-Sainte-Catherine.

LA PRÉSIDENTE :

3290 Madame Boucher, est-ce que je peux vous inviter à faire un rapport là-dessus, oui.

Mme THÉRÈSE BOUCHER :

À faire un rapport. O.K. Et puis ma troisième question sera...

3295

LA PRÉSIDENTE :

Brève.

3300

Mme THÉRÈSE BOUCHER :

Sera brève. Je la mettrais dans le fond dans le rapport. C'est que moi j'aimerais que quand on parle de sécurité, on ne parle pas juste de la sécurité voiture bicyclette, mais aussi les piétons.

3305

LA PRÉSIDENTE :

Parfait.

3310

Mme THÉRÈSE BOUCHER :

Quand je me promène sur le chemin du Mont-Royal et que mon petit-fils prend un bâton et puis le soulève et puis derrière moi j'entends un cycliste qui crie, parce qu'il a peur du bâton que soulève mon petit-fils. Moi je trouve que mon petit-fils il a le droit de prendre des bâtons sur le mont Royal.

3315

LA PRÉSIDENTE :

Oui, parce qu'il y a des arbres. Alors, vous nous consignez tout ça.

3320

Mme THÉRÈSE BOUCHER :

Voilà. Merci.

3325 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup, Madame. J'invite maintenant monsieur Jean-Pierre Dejean.

3330 **M. JEAN-PIERRE DEJEAN :**

Bonsoir.

LA PRÉSIDENTE :

3335 Bonsoir, Monsieur.

M. JEAN-PIERRE DEJEAN :

3340 J'aimerais savoir pourquoi on a ôté le grand signe qu'il y avait pour mentionner que le parking ça existait?

LA PRÉSIDENTE :

3345 Reprenez pour le bénéfice des...

M. JEAN-PIERRE DEJEAN :

3350 Oui. J'aimerais savoir pourquoi le signe parking a été ôté depuis que vous avez démarré le projet?

LA PRÉSIDENTE :

3355 C'est ça votre question, allez-y.

Mme ISABELLE GIRARD :

3360 À quel endroit précisément, Monsieur?

M. JEAN-PIERRE DEJEAN :

3365 En allant sur Côte-des-Neiges, juste au moment pour bifurquer vers Camillien-Houde il y avait un grand signe, énorme. Il a disparu. Et de l'autre côté aussi. On a passé tout l'été à expliquer aux gens comment faire pour aller au parking, tout l'été. Et il y a eu énormément de gens qui venaient garer à notre garage et partir dans le parc. Ils étaient complètement déboussolés.

Mme CLAUDIA VILLENEUVE :

3370 Bien, quand vous parlez de panneau de parking à l'entrée?

M. JEAN-PIERRE DEJEAN :

3375 Grand, aussi grand que cette fenêtre, il y en avait.

Mme CLAUDIA VILLENEUVE :

3380 De manière générale on n'a pas enlevé, on a rectifié les panneaux pour être en conformité avec le nouveau schéma de circulation.

M. JEAN-PIERRE DEJEAN :

Les deux côtés de la rue ont disparu et il n'y a pas eu d'autres.

3385

Mme CLAUDIA VILLENEUVE :

Vous parlez d'un panneau vert avec un P dessus?

3390

M. JEAN-PIERRE DEJEAN :

Non. C'était les panneaux marron.

Mme CLAUDIA VILLENEUVE :

3395

Panneaux quoi?

M. JEAN-PIERRE DEJEAN :

3400

Marrons.

Mme CLAUDIA VILLENEUVE :

3405

Marrons. À ma connaissance on n'a pas touché aux panneaux marron, n'est-ce pas Élise?

M. JEAN-PIERRE DEJEAN :

3410

Ils ont disparu quand même.

LA PRÉSIDENTE :

Écoutez, je pense qu'il n'y a pas de réponse pour le moment.

3415 **Mme ISABELLE GIRARD :**

Bien, en fait, on pourrait revoir.

3420 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce qu'on pourrait avoir une réponse écrite de votre part là-dessus?

Mme ISABELLE GIRARD :

3425 Oui, oui. Tout à fait.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, vous consulterez le site et vous aurez une réponse à votre question.

3430

M. JEAN-PIERRE DEJEAN :

Bien sûr.

3435

LA PRÉSIDENTE :

3440 Parfait.

M. JEAN-PIERRE DEJEAN :

J'ai une deuxième question.

3445

LA PRÉSIDENTE :

Avez-vous une autre question?

3450

M. JEAN-PIERRE DEJEAN :

S'il vous plaît.

LA PRÉSIDENTE :

3455

Oui.

M. JEAN-PIERRE DEJEAN :

3460

Les autobus.

LA PRÉSIDENTE :

Les autobus, oui.

3465

M. JEAN-PIERRE DEJEAN :

3470 Il y a des endroits où la rue Camillien-Houde, le chemin Camillien-Houde devient plus large. Pourquoi on ne fait pas les stops là où ça devient large pour que les voitures puissent continuer à rouler?

LA PRÉSIDENTE :

3475 Alors, c'est une question puis une recommandation. Allez-y.

Mme ISABELLE GIRARD :

3480 En fait, votre question c'est pourquoi on ne permet pas aux autobus de se mettre sur l'accotement pour se faire dépasser par les voitures, c'est ça?

M. JEAN-PIERRE DEJEAN :

3485 Non. Parfois les autobus arrêtent longtemps pour faire descendre et il y a beaucoup de gens qui descendent et beaucoup de gens qui montent.

Mme CLAUDIA VILLENEUVE :

3490 Des débarcadères typiques, débarcadères pour les autobus.

M. JEAN-PIERRE DEJEAN :

3495 Oui, oui.

Mme CLAUDIA VILLENEUVE :

3500 Dans un projet de réaménagement permanent, évidemment c'est le genre de chose qui va être évalué et qui risque d'apparaître, effectivement.

M. JEAN-PIERRE DEJEAN :

3505 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Ça va?

3510

M. JEAN-PIERRE DEJEAN :

Merci beaucoup, bonne soirée.

3515 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci, Monsieur. Bonsoir, Monsieur Dejean. Monsieur Alfred Bernier, s'il vous plaît. Bonsoir, Monsieur

3520 **M. ALFRED BERNIER :**

Bonsoir. D'abord, avant de poser ma question, je ne peux pas m'empêcher de dire que j'ai bien aimé qu'on soulève cette question-là de la pertinence de faire une distinction ou non entre les consultés qui vivent en proximité du parc et ceux qui vivent plus loin.

3525

Je pose la question, parce qu'il me semble que ce n'est pas le même poids, même mesure quand on fait ça. Ceux qui vivent proche c'est eux autres qui sont sur le parc bien plus que les autres.

3530 Avant qu'on ferme le chemin Camillien-Houde comme on l'a fait pour l'été, je suis allé plusieurs fois pendant plusieurs semaines, parce que je suis à la retraite. Et j'ai vérifié ce qui se passait sur le chemin Camillien-Houde.

3535 Chose qui était certaine, c'est que la circulation, peu importe le moment où j'y allais, était toujours légère, et les stationnements pendant la semaine étaient pratiquement vides. Aucun problème pour se stationner là, il y avait presque personne. Dans un cas, par exemple c'était les gens qui travaillaient au restaurant du Lac-aux-Castors, d'autres fois c'était ceux qui étaient à la maison Smith. Alors, tout ça, c'était à peu près ce qu'on vivait.

3540 Donc, je ne sais pas à quelle instance je dois m'adresser pour poser ma question. Ma question est la suivante. Pourquoi veut-on s'en prendre à la circulation de transit la semaine alors que pendant cinq jours par semaine les Montréalais sont au travail et que le parc du Mont-Royal est à peu près désert? Ça, c'est ma question.

3545 **LA PRÉSIDENTE :**

À la Ville.

3550 **Mme ISABELLE GIRARD :**

Oui. En fait, en ayant mon bureau sur le mont Royal, je ne peux pas m'empêcher d'être un peu en désaccord avec ce que vous venez de dire à l'effet que le parc est vide durant la semaine l'été. Il y a quand même beaucoup de gens, beaucoup de touristes. On voit énormément d'autobus de touristes qui viennent à plusieurs à l'heure pour venir. Donc, le parc est quand même visité et fréquenté. Je me permets de le dire.

3555 **M. ALFRED BERNIER :**

Je vais faire une nuance.

3560

Mme ISABELLE GIRARD :

Oui, allez-y.

3565

M. ALFRED BERNIER :

C'est simplement quand on compare ce qui se passe les fins de semaine, là, c'est un monde.

3570

Mme ISABELLE GIRARD :

Totalement. Vous avez raison.

3575

M. ALFRED BERNIER :

Bon, je parle de ça. Je parle de ça.

Mme ISABELLE GIRARD :

3580

O.K. Alors, votre question c'est?

M. ALFRED BERNIER :

3585

Pourquoi s'en prendre au transit qui ne dérange personne, pas d'accident plus qu'il faut, parce que moi je n'en ai jamais vu. Et puis là, tout d'un coup, on décide qu'on va fermer le transit puis on laisse passer des vélos, puis on laisse passer des touristes. Ils sont chanceux eux autres, ils ne payent pas même de taxes puis ils peuvent faire tout le chemin.

3590

Alors, tout ça mis ensemble, je la pose la question. Pourquoi s'en prendre à la circulation de transit?

Mme ISABELLE GIRARD :

3595

C'est bien. Donc, le projet pilote avait, au risque de me répéter, je préfère le dire, avait pour but d'instruire une vision à long terme. Alors, si on aura appris de ce projet-là que la conclusion c'est que la semaine ce n'est peut-être pas nécessaire, la fin de semaine ça serait mieux. Puis si c'est une conclusion qu'il y a à retirer, elle sera conclue dans le rapport à la fin, une fois qu'on aura reçu.

3600

Mais pour le moment, le souhait de l'administration était de retirer le transit au complet. Alors, pour faire un test. Maintenant, les suites de ça, ça sera à voir.

M. ALFRED BERNIER :

3605

Très bien. Je vous remercie.

Mme CLAUDIA VILLENEUVE :

3610

Je pourrais ajouter qu'étonnamment on a mesuré le transit aussi la fin de semaine, puis la fin de semaine il y a quand même un taux très élevé de transit, près de 50% des véhicules circulaient au mois de mai, transitaient sur la montagne la fin de semaine.

3615

Donc, oui on s'attaque principalement aux gens qui font du transit. Donc, il y a en beaucoup plus la semaine que la fin de semaine. Mais c'est non négligeable la fin de semaine aussi.

M. ALFRED BERNIER :

Merci.

3620

LA PRÉSIDENTE :

Merci, Monsieur Bernier. Monsieur Éric Lemoyne, s'il vous plaît. Je pense qu'il est parti, monsieur Lemoyne. Alors, j'inviterais maintenant, madame Marie-Odile Trépanier. Bonsoir, Madame.

3625

Mme MARIE-ODILE TRÉPANIÉR :

Bonsoir. Merci de m'accueillir. Je suis membre bénévole des amis de la Montagne, mais je ne représente pas officiellement toute l'équipe, mais me suis membre des Amis. Et je suis citoyenne montréalaise. J'habite dans le Plateau.

3630

Je ne me sers pas de mon auto sauf pour faire du transit, mais pour aller aux réunions des amis de la Montagne j'ai besoin de mon auto. Surtout quand on revient le soir tard c'est compliqué.

3635

Ma question en fait s'adresse plus, en fait j'ai deux questions. Il y en a une concernant les autobus et l'autre concernant les belvédères en général et les piétons en particulier. Alors, concernant les autobus. Si j'ai bien compris, il n'y a pas eu d'ajout d'autobus, il n'y a pas eu d'ajout de navette ou quoi que ce soit. Est-ce qu'il y a eu une augmentation de la fréquentation des autobus?

3640

On m'a dit que cette augmentation pourrait être calculée si on calcule la surcharge des autobus. Est-ce que vous avez les données là-dessus?

3645

LA PRÉSIDENTE :

Alors donc, sur l'ajout d'autobus, Madame Girard.

3650 **Mme ISABELLE GIRARD :**

Oui. Sur l'ajout d'autobus, l'année dernière en 2017 la 711 est apparue. Alors, c'est là que le gros ajout s'est fait. Et elle a été poursuivie cet été. Alors, depuis deux ans seulement, nous avons deux trajets d'autobus l'été, la 11 et la 711.

3655

Donc, est-ce qu'en 2018 il y a plus d'autobus qu'en 2017? C'est la même quantité, mais c'est déjà deux fois plus qu'en 2016. Mais je laisse monsieur Sébastien Gagné répondre pour le reste.

3660 **M. SÉBASTIEN GAGNÉ :**

C'est à peu près ça. Je pense qu'on avait 40% de plus, par rapport à 2016, entre 2016, 2017 on avait 40% de plus de départ de passage à travers la montagne la semaine et 60% la fin de semaine. Donc, on avait déjà eu une augmentation considérable en 2017. En 2018 on a poursuivi, il y a eu quelques changements, mais c'est le même taux de passage en terme d'autobus.

3665

Mme MARIE-ODILE TRÉPANIÉ :

3670 Et la fréquentation?

M. SÉBASTIEN GAGNÉ :

La fréquentation est similaire à 2017. 2017 on avait eu un énorme accroissement d'achalandage principalement... bien, on imagine à cause des festivités du 375^e et de l'ajout de service qui a été mis en lien avec les événements de 2017. 2018 on a jugé de mettre le même service qu'en 2017, mais la fréquentation a été similaire aussi.

3675

LA PRÉSIDENTE :

3680

Ça répond à votre question?

Mme CLAUDIA VILLENEUVE :

3685

Peut-être ajouter que la ligne 711 est prolongée tous les week-ends maintenant. Ça, c'est la nouveauté de cette année. La 711 se poursuit la fin de semaine.

M. SÉBASTIEN GAGNÉ :

3690

Donc, depuis fin août la 711 est en service maintenant tous les week-ends. C'est une nouveauté effectivement depuis fin août. Donc, il y a plus de passage par rapport à 2017 les fins de semaine.

Mme MARIE-ODILE TRÉPANIÉ :

3695

Donc, le calcul de surcharge est-ce que vous l'avez fait, ce que vous appelez la surcharge des autobus?

M. SÉBASTIEN GAGNÉ :

3700

3705

Oui. On a fait des estimations en terme de surcharge et il faut dire qu'on est basé sur un échantillon, environ 20% des bus sont équipés de capteurs pour compter les passagers qui montent, qui descendent. Puis pour l'avoir vérifié, on a eu une baisse en termes de pourcentage de surcharge global. En fait, je dis surcharge, on a calculé à partir de 55 passagers à bord, qui est notre norme de charge. Ça ne veut pas dire qu'au-delà de ça, le bus n'est pas plein aux portes. Mais en termes de passagers, nombre de passagers à bord au-dessus de 55 on a eu une baisse en termes de pourcentage. Si je me souviens bien on parle de moins de... j'aimerais ça vous donner les chiffres. Je peux les fournir.

3710 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que c'est possible de nous fournir ces chiffres-là?

3715 **M. SÉBASTIEN GAGNÉ :**

Oui, bien sûr. Il faut juste faire attention, parce que c'est basé sur un échantillon. Donc, ça pourrait être biaisé. Mais en termes de surcharge, on a presque pas vu sur des milliers, des centaines d'observations.

3720 **LA PRÉSIDENTE :**

Ça va?

3725 **LA COMMISSAIRE :**

Si j'ai bien compris, il y a eu une baisse. Les autobus, il n'y a pas eu de changement en termes de fréquentation entre 2017 et 2018 cette année. Alors, il n'y a pas plus d'autobus. On a gardé à peu près la même chose que l'année précédente.

3730 **M. SÉBASTIEN GAGNÉ :**

Pour l'été oui.

3735

LA COMMISSAIRE :

Et on n'a pas vu qu'il y a eu plus de personnes qui utilisaient le transport en commun?

3740

M. SÉBASTIEN GAGNÉ :

Sensiblement plus le samedi, mais règle générale c'est dans les mêmes eaux.

3745

LA COMMISSAIRE :

O.K. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

3750

Deuxième question.

Mme MARIE-ODILE TRÉPANIÉ :

3755

Oui. Concernant la fréquentation des belvédères. Il y a un monsieur avant moi qui a posé la question sur les 6 000 personnes qui fréquentaient le café. Moi je suis allée, c'est simplement parce que le café la façon dont il était aménagé, il était plus haut que le belvédère. Donc, tout le monde voulait monter sur les estrades pour voir mieux. Mais on ne prenait pas de café.

3760

Plus largement, je me demandais si vous aviez beaucoup de chiffres concernant la fréquentation des belvédères. Est-ce que ça compare d'une année à l'autre. Par exemple la fréquentation du belvédère Camillien-Houde, est-ce qu'il y a eu, quand on dit 6 000 personnes par jour, est-ce que c'était comme ça l'année dernière? Est-ce que c'était comme ça maintenant?

3765

Non, maintenant il est trop tard. Mais est-ce que vous avez des comparaisons là-dessus et la même chose pour le belvédère Kondiaronk. Est-ce que vous avez des chiffres de fréquentation des gens?

3770

Est-ce que par exemple le fait que pour les gens qui arrivent de l'ouest c'est plus loin d'aller au belvédère Kondiaronk à pied? Est-ce qu'il y a moins de monde? Est-ce que vous avez des chiffres là-dessus?

Mme CLAUDIA VILLENEUVE :

3775

Non. On n'a pas de chiffre à jour des données de fréquentation générale du parc ou par secteur. On n'a pas ces données-là. La dernière étude date déjà de quelques années, 2006, je crois. Donc, on est sur le point de donner un mandat pour mettre à jour ces données-là.

3780

Par contre, je voulais revenir sur les 6 000 visiteurs au Café suspendu. Ce n'est pas l'ensemble des visiteurs sur le belvédère Camillien-Houde, c'est vraiment comme on disait les visiteurs qui étaient vraiment à proximité du café, soit sur le café ou à côté. Donc, ça ne représente pas nécessairement l'ensemble de la fréquentation du belvédère Camillien-Houde qui est beaucoup plus large que le Café suspendu. Puis on ne comptait pas les automobilistes et tout ça. Donc, c'est vraiment les piétons à proximité du café, de l'aménagement temporaire.

3785

Donc, non, on n'a pas de données sur l'ensemble des belvédères.

Mme MARIE-ODILE TRÉPANIÉ :

3790

Puis vous n'êtes pas capable non plus dans le cas du belvédère Camillien-Houde de distinguer entre les visiteurs qui viennent à pied, les visiteurs qui viennent en vélo et ceux qui viennent en voiture?

3795

Mme CLAUDIA VILLENEUVE :

Pour le Café suspendu? Pour le belvédère non. Parce qu'on n'a pas étudié ça en fait.

3800 **Mme MARIE-ODILE TRÉPANIÉ :**

Vous n'avez pas étudié ça.

3805 **Mme CLAUDIA VILLENEUVE :**

3805

Ce qu'on a étudié précisément dans le cadre du projet pilote, on a vraiment une étude oui, du profil des utilisateurs, du nombre d'utilisateurs. Donc, la fréquentation associée aux aménagements temporaires. Ça, on a vraiment une étude qui est sur le point d'être finalisée, qui va être mise en ligne aussi, sur le site de l'OCPM. Et ça concerne le Café suspendu, le belvédère Soleil et les deux haltes.

3810

Donc, c'était spécifiquement orienté vers nos aménagements. Donc, on a un détail du type d'utilisateurs, puis ce que les gens ont fait dans les aménagements.

3815 **Mme MARIE-ODILE TRÉPANIÉ :**

Très bien.

3820 **LA PRÉSIDENTE :**

3820

Est-ce que ça va?

3825

Mme MARIE-ODILE TRÉPANIÉ :

Très bien. Merci.

3830 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup, Madame. Monsieur José Dibona, s'il vous plaît. Bonsoir, Monsieur.

3835 **M. JOSÉ DIBONA :**

Madame la commissaire, d'abord je vous félicite de l'organisation incroyable que vous faites et la neutralité que vous représentez.

3840 Je vais être bref. C'est évident de toutes les données qu'on a trouvées ici que, enfin que vous avez trouvées, que Camillien-Houde Remembrance c'est d'abord un pont entre deux sections de la Ville et entre deux sections assez différentes. Ce qui nous apporte un historique de notre culture. Ça communique l'ouest avec l'est. Côté plus anglais, côté plus français. En fait, ça facilite le transit d'un bout à l'autre de la Ville pour l'agrément des citoyens ainsi que le commerce et tout le reste.

3845 Alors, ma question pour la Ville de Montréal c'est la suivante. Êtes-vous conscient de la charte des droits et liberté canadienne et québécoise? Il y a une section très importante qui parle de la mobilité. De quel droit est-ce que le Conseil municipal peut décider de couper une voie de communication si importante et si symbolique dans l'histoire du Québec?

3850 **LA PRÉSIDENTE :**

Avez-vous une réponse là-dessus?

3855 **Mme ISABELLE GIRARD :**

3860 En fait, j'aurais deux petites réponses qui vont être courtes. Premièrement, au niveau de l'histoire. Sur le site de l'OCPM vous pourrez aller consulter l'étude historique qui a été faite et qui est extrêmement approfondie et très intéressante sur l'histoire du chemin Camillien-Houde et de la voie, en fait la voie Camillien-Houde et du chemin Remembrance.

Alors là, vous avez une foule d'informations historiques très intéressantes qui pourraient certainement... Voilà.

3865 Et deuxième réponse très courte aussi. En fait, pardon, il est tard, je commence à perdre mon idée.

LA PRÉSIDENTE :

3870 Le droit à la mobilité.

Mme ISABELLE GIRARD :

3875 Simplement, la Ville a autorité sur son territoire. Voilà.

M. JOSÉ DIBONA :

3880 Je ne suis pas d'accord à ce point-là. D'abord, si vous regardez l'historique, ayant la connaissance de l'histoire, comment osez-vous couper une voie qui communique deux sections de la Ville tellement significatives. Si vous regardez l'histoire qui a conçu le mont Royal et pourquoi? Vous allez constater que c'était la cerise du gâteau, le dernier point qui a été construit dans cette oeuvre magnifique qui est le design du mont Royal.

3885 Tout le monde était heureux dans les années 60 quand ça a été fait et ouvert. Ça a communiqué, ça facilitait le transit, et cetera. Et vous venez soudainement aujourd'hui à couper ça.

3890

Les citoyens de Montréal sont très instruits, sont très cultivés et nous sommes tous très occupés à travailler. Donc, on a élu certaines personnes pour qu'ils s'occupent de garder et protéger notre Ville, pas pour la changer arbitrairement ou la détruire. En fait, selon ma constatation.

3895

J'utilise la montagne depuis 50 ans, je n'exagère pas, depuis 50 ans en moyenne trois à quatre fois par semaine. Je suis cycliste, jogger et automobiliste. Je dois dire que les automobilistes ce ne sont pas des extraterrestres. C'est nous tous. Notre jouissance en tant qu'automobiliste, en tant que cycliste et en tant que piéton, on a le droit dans notre charte des droits et libertés ainsi que la mobilité et la communication entre deux sections de la Ville.

3900

Quand quelqu'un se transporte d'une place à une autre avec le plaisir de voir la montagne, les arbres et tout le reste, c'est quelque chose à ne pas négliger. De plus, les arbres s'alimentent de dioxyde de carbone. Et ils excellent ensuite l'oxygène pour nous alimenter tous. Donc...

3905

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur...

3910

M. JOSÉ DIBONA :

... Excusez-moi, juste que je finisse parce que c'est un point important. Parce que je ne comprends pas le but, et ça, c'est ma deuxième question, c'est quoi le but de tout cet exercice?

3915

LA PRÉSIDENTE :

Écoutez, le but de l'exercice c'est d'obtenir votre opinion, sauf qu'on essaie de travailler de façon un peu ordonnée et structurée. Et ce soir, l'objet c'était que vous preniez connaissance de ce qu'on a eu comme information, comme avis ou proposition des citoyens du côté de l'Office.
3920 D'autres parts, de ce que les données que la Ville s'était engagée à nous fournir et à en informer les citoyens.

Et il y a une autre étape extrêmement importante, c'est la période d'opinion. Et à partir de laquelle la commission va préparer son mémoire.

3925 Et je le dis pour tous ceux d'entre vous qui restent, avez eu le courage de rester jusqu'à la fin. Je pense que la commission a à coeur de vous écouter. La commission comprend les désaccords, mais la commission a besoin aussi d'arguments. Et c'est pour ça que vous incite, peut-être que vous me trouver un peu agaçante à ce sujet-là, de revenir à la fin du mois avec une
3930 opinion que vous nous donnerez oralement ou écrit, dans laquelle vous allez nous donner des arguments.

Mais l'objectif ce soir, c'est vraiment d'être informé de ce qui a été fait jusqu'ici, tant du côté de la commission que du côté de la Ville pour que vous soyez outillés, on l'espère, même si,
3935 je pense qu'il est toujours utile de savoir un peu ce qui est sur la table, ce qui est proposé par d'autres pour être capable de finaliser son opinion.

Alors, je vous remercie beaucoup, Monsieur.

3940 **M. JOSÉ DIBONA :**

Je vous en prie.

3945 **LA PRÉSIDENTE :**

Voilà. Alors, j'inviterais maintenant madame Marie-Chistine Meyer, s'il vous plaît. Elle s'est découragée. Madame Sophie Girouard.

Mme SOPHIE GIROUARD :

3950

Bonsoir.

LA PRÉSIDENTE :

3955

Bonsoir, Madame.

Mme SOPHIE GIROUARD :

3960

Moi j'habite dans Rosemont. Je travaille sur le mont Royal. Donc, je suis au courant de tout ce qui se passe puis je suis d'accord avec les gens qui disent que c'est rendu l'enfer au nord. Il y a les écoles, les universités. Monsieur de Cima, c'est monsieur... parce qu'on ne vous voyait pas. Bonjour, Monsieur. J'étais au fond, on ne vous voyait pas.

3965

Alors, votre V/C à l'axe nord au mois de juin, qui était très bas comparé au mois de septembre, c'est dû au fait que l'Université de Montréal ne donne pas de cours. Ça fait que, peut-être aurait-il fallu comparer le mois de juin 2017 au mois de juin 2018 et le mois de septembre 2017 avec le mois de septembre 2018.

LA PRÉSIDENTE :

3970

Votre question?

3975

Mme SOPHIE GIROUARD :

Oui. Moi aussi, c'est une question ça. Non, non, attends, attends, c'est une question, mais ça s'en vient.

3980 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K.

3985 **Mme SOPHIE GIROUARD :**

Alors, c'est ça. Pourquoi envoyer le problème, le problème, les problèmes supposément de la voie d'accès Camillien-Houde là, qui est la pollution, qui est le danger, qui est ci, qui est ça. Pourquoi l'avoir envoyé sur les autres axes qui sont comme encore plus dangereux comme la dame disait. Parce que c'est plein d'étudiants, de cyclistes, de ci, de ça.

3990

C'est ça qu'on comprend tout le monde pas. Donc, pourquoi le but du projet pilote il ne fonctionne pas, là. Ça ne fonctionne pas. Ça fait qu'il faudrait peut-être revoir tout le projet pilote ou peut-être l'annuler, juste faire du partage de la route, partage de la route. C'est ça qu'on essaie de faire. Puis là, on fait juste du sauvage de la route, entre les cyclistes, les piétons, les automobilistes. Parce que je pense là, l'éducation populaire, là, il n'y en a pas eu durant le projet pilote, aucune.

3995

Les cyclistes là, ils descendent à 60, 80 kilomètres/heure. Je les suis à chaque jour, sauf pendant le projet pilote, entre 60 et 80 kilomètres/heure, pas 52, 60 et 80. O.K.

4000

Ça fait que ma question c'est ça. C'est pourquoi déplacer un problème dans la cour des autres autour, qui est encore plus dangereux pour les citoyens qui sont... Je croise 100 fois plus de cyclistes par Outremont que j'en croisais auparavant. Des piétons je n'en croisais pas, là j'en croise à tous les coins de rue. Donc, pourquoi créer plus de danger, puis plus de temps pour me rendre à la maison, de 10 à 30 minutes de plus par jour, le soir.

4005

LA PRÉSIDENTE :

4010 Est-ce qu'on pourrait avoir une réponse à une question que vous avez posée concernant le comptage qui s'est fait en dehors des périodes de fréquentation de l'Université de Montréal?

M. MARC-ANDRÉ TOUSIGNANT :

4015 En fait, effectivement ça serait bon d'avoir tous les meilleurs comparatifs possible, mais on y va avec ce qu'on a comme données, ce qu'on peut ramasser. On ne peut pas aller ramasser des données il y a un an évidemment.

Mme SOPHIE GIROUARD :

4020 On appelle ça un projet broche à foin, par chez nous. Bon, ma deuxième question là, c'est les parois de roche que c'est à peu près un pied et demi de large, ça n'a jamais été sécuritaire. Je ne comprends même pas que les cyclistes aient le droit de passer là. Parce que c'est hyper dangereux. Puis je le sais que la montagne est protégée, tu ne peux pas faire sauter la, la, la, la, la. Mais là, là, c'est parce que projet pilote ou pas, là, je n'ai jamais compris que ça
4025 n'a pas été élargi.

Il y a des demandes qu'on peut faire auprès du gouvernement du Québec, qui les donne quand il y a des raisons.

4030 **LA PRÉSIDENTE :**

Ça, c'est une de vos propositions?

4035 **Mme SOPHIE GIROUARD :**

Bien, c'est une question. Pourquoi ce n'est pas fait? Pourquoi ce n'est pas fait?

LA PRÉSIDENTE :

4040 Est-ce qu'effectivement les parois rocheuses sont inamovibles?

Mme SOPHIE GIROUARD :

Il faut dynamiter.

4045

Mme CLAUDIA VILLENEUVE :

Ce qu'on appelle communément le canyon. C'est sûr que c'est un endroit qui est très problématique et qu'on est très conscient de ça.

4050

Mme SOPHIE GIROUARD :

Ultra dangereux.

4055

Mme CLAUDIA VILLENEUVE :

Dans le cadre du projet pilote, on ne pouvait pas réellement intervenir là-dessus. C'est sûr que c'est une question qui va se poser pour la suite.

4060

Je ne m'avancerai pas sur modifier les parois rocheuses. On parle quand même d'un site patrimonial avec des caractéristiques naturelles et historiques, reconnues. Donc, tout sera à évaluer, c'est certain. Mais disons qu'on s'entend que ce tronçon-là, il va falloir être ingénieux pour régler les problèmes.

4065

Mme SOPHIE GIROUARD :

4070 O.K. Parce que ma question c'est aussi, c'est ça. C'est le danger à cet endroit-là, le danger quand l'autobus arrête. Pourquoi ne pas faire un débarquement. T'sais, il y a plein de dangers qui étaient là avant le projet pilote, puis qui sera là même après le projet pilote ou pendant le projet pilote.

Mme CLAUDIA VILLENEUVE :

4075 Vous avez raison là-dessus.

Mme SOPHIE GIROUARD :

4080 Mais il y a plein de choses qui sont soulevées qui sont comme réelles. Puis là, on envoie tous les problèmes dans les quartiers autour. Moi, en tout cas, en tout cas, monsieur a dit des décisions arbitraires. J'ai regardé la définition despotisme, là, dans le Larousse, là : « Décision arbitraire égale despotisme. » O.K.

LA PRÉSIDENTE :

4085 Merci. Monsieur Alberto Martinez, s'il vous plaît. Bonsoir, Monsieur.

M. ALBERTO MARTINEZ :

4090 Bonsoir. J'aurais, je pense, trois questions et peut-être elles peuvent se recouper.

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

4095 **M. ALBERTO MARTINEZ :**

4100 La première c'est que j'ai constaté que vous disiez « le projet pilote c'est pour évaluer les côtés positifs et négatifs ». Il semble y avoir eu une évaluation préliminaire d'un succès sur la base qu'il y a moins de trafic. Ça a provoqué quelques rires dans la salle, parce que ça allait de soi.

Mais une question que j'avais c'est, quels sont les facteurs que vous jugez négatifs et que vous pondérez dans la grille d'analyse?

4105 **Mme CLAUDIA VILLENEUVE :**

Dans les constats qu'on a à l'heure actuelle?

M. ALBERTO MARTINEZ :

4110 Dans votre grille d'analyse, dans votre système d'évaluation.

Mme CLAUDIA VILLENEUVE :

4115 Qui serait plus négatif?

M. ALBERTO MARTINEZ :

4120 C'est ça. Qu'est-ce que vous considérez comme un négatif qui vous dissuaderait d'adopter un projet permanent dans le même sens?

4125 **Mme CLAUDIA VILLENEUVE :**

4130 En fait, la grille est très, très exhaustive. On a vraiment plusieurs critères d'évaluation et plusieurs indicateurs. Et pour chacun on identifie une cible. C'est sûr que les cibles c'est de l'ordre de... on visait une augmentation, une diminution ou aucune variation ou une très faible variation. Puis c'est ça en fait qui va être évalué critère par critère. Puis là, on a un système de couleur bon, vert c'est meilleur; rouge c'est moins bon.

4135 Au final, ça va être une appréciation globale. Parce que chacun de ces critères-là, il y en a qui ont une importance plus importante que d'autres, évidemment. Il n'y a pas de pondération pour l'instant de quel critère est plus important que quel autre.

M. ALBERTO MARTINEZ :

4140 J'allais y venir. Parce que ce que je comprends c'est que c'est selon des objectifs et non pas selon le bien-être ou comment dire, ce qui est le plus grand bien ou le moindre mal.

Mme CLAUDIA VILLENEUVE :

4145 Oui. On évalue l'atteinte des objectifs qu'on s'était fixés au départ.

M. ALBERTO MARTINEZ :

4150 Est-ce qu'il y aura en parallèle de vos objectifs une considération du plus grand bien et du moindre mal. C'est-à-dire une pondération de dire « est-ce qu'il y a une balance des inconvénients ». J'atteins ce but, mais je crée toutes sortes d'autres choses qu'on entend ce soir. Est-ce qu'il y aura une pondération pour dire : « Est-ce que ça en vaut la chandelle »?

4155 **Mme CLAUDIA VILLENEUVE :**

Bien, c'est sûr qu'il y a une évaluation effectivement globale qui va être faite. Donc, les pous et les contres vont être évalués.

4160 **M. ALBERTO MARTINEZ :**

Parfait. Puis dans cette pondération, est-ce que vous allez donner un certain poids selon la gravité du bien ou du mal créé? Par exemple vous dites : « L'autobus est plus ponctuel. » Par contre, monsieur ne peut pas aller voir sa mère au cimetière. Est-ce qu'il y a un poids qui est donné à cette mise en balance?

4165

Mme CLAUDIA VILLENEUVE :

Bien, en fait ma réponse va être quand même assez simple. C'est sûr que nous, on a comme mandat de remplir la grille d'évaluation. Un critère à la fois, un par un, mais après ça, évidemment que la décision finale, si c'était concluant ou non, ne nous reviendra pas à nous ici, en avant. Ça sera une décision...

4170

M. ALBERTO MARTINEZ :

4175

Je comprends. Est-ce que vous allez donner une opinion à la Ville de dire « on va créer un très grand mal pour un très petit bien »?

Mme CLAUDIA VILLENEUVE :

4180

Nous, on aura nos recommandations à faire, c'est certain.

4185 **M. ALBERTO MARTINEZ :**

4190 Et la dernière question et c'est sincère, s'il vous plaît n'entendez pas une polémique dans ma question, mais elle peut sonner comme ça. C'est que j'ai entendu à un moment donné dans une des réponses de la Ville de dire « on est conscient qu'il y aura plus de trafic, plus d'inconvénient, plus de pollution, plus de limitation d'accès au cimetière, aucune augmentation des cyclistes ». Je pourrais faire toute la liste, mais je ne répèterais pas, on l'a tous entendu ce soir.

4195 Et une des réponses c'était de dire : « Oui, mais à long terme on va modifier les comportements. »

4200 Donc, ma question, puis encore une fois, je ne veux pas qu'elle sonne trop polémique, mais c'est une question sincère. Parce que si je dois m'adresser pour faire un mémoire, j'aimerais connaître la réponse. Est-ce qu'il y a une volonté de la Ville de créer des difficultés, des inconvénients, des frustrations aux automobilistes pour les dissuader d'utiliser leur véhicule?

Mme ISABELLE GIRARD :

4205 Vous posez une question qui ne peut pas vraiment être répondue par nous ici présents, ce soir. C'est une question qui s'adresse plutôt aux élus municipaux en fait.

M. ALBERTO MARTINEZ :

4210 Peut-être je l'adresse à la commission. Est-ce que pour vous ça serait important de savoir ça?

4215 **LA PRÉSIDENTE :**

Si?

M. ALBERTO MARTINEZ :

4220

Si on est prêt à créer un plus grand mal plutôt que le bien, mais parce qu'on a un objectif de par le préjudice qu'on cause, modifier le comportement des gens?

LA PRÉSIDENTE :

4225

Oui, écoutez, ce pourquoi - je répète un peu ce que je disais précédemment - ce pourquoi la Ville de Montréal a mis en place un Office de consultation publique à l'instar d'autres villes, puis c'est en train de se répandre internationalement, c'est précisément par rapport à des projets qui sont, comment dire, qui originent des élus ou qui peuvent originer des fonctionnaires qui travaillent dans nos grandes villes. C'est pour les soumettre à l'opinion publique, précisément comme je disais, parce que les citoyens sont des utilisateurs, les villes ne sont pas construites pour des mairies, ces villes sont construites puis sont aménagées pour des citoyens.

4230

Alors, il est important que les citoyens par rapport aux projets les plus importants dans les villes soient consultés pour voir entre autres comment ils peuvent s'accommoder. D'autres choses aussi, quels sont les besoins plus fins comme usagers autour de ces différents projets-là.

4235

Et c'est pourquoi l'Office existe. Et c'est ce que nous faisons en ce moment. Nous allons faire particulièrement, à la fin du mois, en prenant connaissance des mémoires et des opinions que vous allez formuler et nous allons formuler des opinions à la Ville, à la fois sur ce qui nous apparaît les inconvénients et les avantages du projet, mais toujours en ayant en tête ce que les citoyens nous ont dit. Et deuxièmement comment on pourrait faire entre autres pour rejoindre mieux les objectifs que la Ville poursuit. Parce qu'il y a des objectifs qui sont intéressants dans ce projet-là, théoriquement ils sont intéressants.

4240

4245

Maintenant, comment ça s'articule, quels sont les impacts sur la vie de tous les jours des citoyens. Ça, c'est une autre chose et c'est ce pourquoi il y a une consultation publique et ce pourquoi on vous écoute.

4250 **M. ALBERTO MARTINEZ :**

Et c'est apprécié et encore une fois ma question ne se voulait pas un argument, se voulait vraiment une question. Mais je comprends que la réponse n'est pas disponible ce soir.

4255 **LA PRÉSIDENTE :**

Non.

4260 **M. ALBERTO MARTINEZ :**

D'accord, merci.

LA PRÉSIDENTE :

4265 Merci beaucoup, Monsieur.

LE COMMISSAIRE :

4270 Moi j'apprécie beaucoup la façon dont vous formulez vos choses. C'est original. C'est la première fois que je l'entends comme ça, depuis six mois. Moi je vous inviterais à le formuler, non pas, peut-être pas en laissant entendre un peu qu'il pourrait y avoir des intentions non dites de la part des autorités municipales. Parce que là, on va se lancer dans un procès d'intention, ce qui n'est pas notre idée ni à vous ni à nous.

4275 Mais par contre l'idée de base de dire, il faut dans l'évaluation finale de tenir compte des problèmes collatéraux, pourrait-on dire, créés par certaines mesures. C'est important d'en tenir compte.

4280 Moi je vous invite, si vous voulez présenter un mémoire, à le faire vraiment dans ce sens-là. Ce serait intéressant.

M. ALBERTO MARTINEZ :

4285 C'est très apprécié. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

4290 Merci. Alors, nous terminons les questions. C'est la fin de la soirée de relance de la consultation sur les voies d'accès au mont Royal. Alors, les présentations, comme je vous l'ai indiqué, qui ont été faites par l'Office et par le bureau du Mont-Royal seront déposées dans le dossier de documentation sur le site Web. Vous pourrez donc les consulter.

4295 La transcription de la séance sera disponible sur le site dans environ une semaine. Et toute la documentation va demeurer accessible en tout temps sur le site Web de l'Office.

On me fait remarquer ici que s'il y avait parfois des gens qui auraient voulu s'inscrire et qui n'ont pas pu le faire parce que la période d'inscription était terminée, de communiquer avec Gilles Vézina qui vous indiquera comment vous pouvez poser vos questions.

4300 Je m'excuse, il ne faut jamais déconcentrer une présidente quand elle fait ses...

Alors, je vous rappelle que les séances d'audition des opinions... on travaille bien, mais parfois on est distrait. Alors, je vous rappelle que les séances d'audition des opinions débuteront

4305 le 28 novembre à 19 h ici même. Possiblement dans cette même salle. Il y aura deux autres séances le 29 novembre en soirée et le 30 en après-midi.

4310 Pour présenter une opinion écrite ou verbale à la commission, on vous demande de vous inscrire à l'avance. La date limite c'est le 22 novembre qui est un jeudi. Et pour envoyer une opinion écrite à la commission, vous devez utiliser le formulaire en ligne que vous trouverez sur la page Web de la consultation.

4315 Si vous souhaitez faire une présentation verbale, vous devez cependant vous inscrire par téléphone en communiquant avec monsieur Gilles Vézina à l'Office. Je vous donne le numéro au cas où vous le retiendriez au 514-872-8510. Vous téléphonez à l'Office et vous demandez Gilles Vézina.

4320 Alors, les opinions écrites seront rendues publiques le lendemain de la séance des opinions. Les transcriptions des séances d'auditions des opinions seront aussi déposées sur la page Web de la consultation lorsque nous les recevrons.

4325 Une fois la consultation terminée, la commission analysera les opinions verbales et écrites y compris les consultations qui ont été effectuées en ligne et rédigera son rapport de même ses recommandations.

4330 Le rapport sera remis à la présidente de l'Office qui l'enverra au comité exécutif de la Ville de Montréal avant le printemps 2019. Le rapport sera ensuite rendu public au maximum 15 jours après le dépôt officiel. Par la suite, les décisions à prendre relatives aux voies d'accès au mont Royal appartiendront aux élus montréalais.

4330 Comme je le disais, toute la documentation est accessible en tout temps sur la page Web de la consultation. Vous pouvez y référer dans la rédaction de vos mémoires ou de vos opinions.

4335

Il y a des documents qui vont y être ajoutés régulièrement. Alors, je vous incite à le visiter aussi régulièrement.

4340

Je tiens à remercier en terminant les représentants du bureau du Mont-Royal, tout comme ceux et celles qui ont soutenu nos travaux, la sténographe, le responsable du son et du Web, le personnel de l'Office.

Un grand merci aussi à vous tous qui avez participé à cette consultation qui vous était destinée.

4345

La soirée a été animée, mais dans l'ensemble elle a été courtoise et vous avez été patient.

Merci beaucoup.

4350

I thank you for coming this evening and also for your courtesy and your patience.

Bonne soirée, bonne fin de soirée. Have a nice evening.

AJOURNEMENT

* * *

4355

Je, soussignée, Cindy Lavertu, sténographe officielle, certifie sous mon serment d'office que les pages qui précèdent sont et contiennent la transcription fidèle et exacte des témoignages et opinions pris dans cette audience au moyen de la sténotypie.

4360